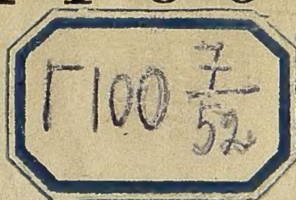
2 р. 25 к.

ОТТО ГРООС



УЧЕНИЕ О МОРСКОЙ ВОЙНЕ В СВЕТЕ ОПЫТА МИРОВОЙ ВОЙНЫ



ГОСУДАРСТВЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО

1930

ОТТО ГРООС УЧЕНИЕ О МОРСКОЙ ВОЙНЕ



OTTO GROOS

SEEKRIEGSLEHREN IM LICHTE DES WELTKRIEGES



MITTLER UND SOHN
BERLIN
1923

ОТТО ГРООС

УЧЕНИЕ О МОРСКОЙ ВОЙНЕ В СВЕТЕ ОПЫТА МИРОВОЙ ВОЙНЫ

ПЕРЕВОД С НЕМЕЦКОГО
Е. ШВЕДЕ и П. ГЕЛЬМЕРСЕНА

ПОД РЕДАКЦИЕЙ
И С ВСТУПИТЕЛЬНОЙ СТАТЬЕЙ
ПРОФ. Б. ЖЕРВЕ

ГОСУДАРСТВЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО
ОТДЕЛ ВОЕННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ
МОСКВА 1930 ЛЕНИНГРАД

Отто Гроос. — *„Учение о морской войне в свете опыта мировой войны".* Труд капитана 1 ранга германского флота и д-ра философии О. Грооса основан на тщательном изучении всех работ, изданных о военно-морских операциях мировой войны. Основная цель автора — создать общее учение о войне и вооруженных силах, позволяющее объективно и всесторонне понимать военные явления, будь то операции на суше, на море или комбинированные действия сухопутных и морских сил. Глубина и основательность философского анализа, масса фактов, серьезный критический подход к теориям войны — Клаузевица, Мольтке, Корбета, остроумные исторические сопоставления делают книгу О. Грооса одинаково интересной и необходимой, как для гражданских политических деятелей, так и для высшего командного состава Рабоче-крестьянской красной армии, флота и военно-воздушных сил. Обстоятельный критический очерк редактора перевода проф. Жерве, разоблачающего неприемлемые теоретические положения Грооса, представляет самостоятельное исследование, в котором делаются шаги вперед от идеалистического к материалистическому пониманию теории военно-морского искусства.

В — 31. Гиз № 36863/м.

Ленинградский Областлит № 54056. Тираж 3000 — 21½ л. Заказ 397.

Гос. тип. им. Евг. Соколовой, Ленинград, пр. Красных Командиров, 29.

ОГЛАВЛЕНИЕ.

ОТ РЕДАКТОРА ПЕРЕВОДА.

(Критический очерк.)

ЗАДАЧА ОЧЕРКА.

За 11 лет, протекших со времени окончания мировой империалистической войны, не иссякает богатейший родник литературы, посвященной ее историческому освещению. Сюда относятся многочисленные мемуары лиц участвовавших в событиях войны, игравших в них руководящие роли и несущих за них на себе ту или иную ответственность. Сюда также относятся не менее многочисленные исторические монографии, составленные авторами не только на основании собственных воспоминаний или рассказов участников событий, но и в результате изучения архивных материалов, стремящиеся к достоверной, по мнению этих авторов, версии данного события, операции и даже целого периода войны. Наконец, в ряде государств правительствами, а также и некоторыми крупнейшими издательствами, созданы специальные организации, с привлечением в них компетентнейших специалистов — военных, экономистов, политиков и техников — для систематического написания истории мировой войны.

Что касается правительственных организаций, то работа их не дошла еще до стадии полного, синтетического описания всей войны и пока ведется в недрах соответствующих ведомств, почему в результате ее появляются истории войн на отдельных сухопутных и морских театрах, поскольку в них участвовали вооруженные силы данного государства. Частными издательствами сделан ряд попыток выпустить систематические описания всей мировой войны в ее целом. Надо однако заметить, что наиболее солидные из таких попыток все же страдают основным недостатком — отсутствием документальной обоснованности изложения, замененной, в лучших случаях, добросовестным использованием опубликованных уже мемуаров, материалов, монографий и пр. Официальные же истории мировой войны, издаваемые правительственными организациями, — несмотря на то что авторами их часто являются

весьма компетентные и талантливые специалисты, использовавшие богатейшие архивы своих правительств, — несут на себе в большей или меньшей степени присущий им всем недостаток — отсутствие объективности. Не говоря о свойственной всякой официальной истории тенденции прославлять успешные действия своих вооруженных сил и их вождей и если не оправдывать, то смягчать неудачи и ошибки их; не говоря также о стремлении скрывать обстоятельства политического, оперативного или технического свойства, секретность которых не утратила еще до наших дней своего значения, — уже одно то, что авторам этих официальных историй были открыты архивы только своей стороны, не может не сообщить характера односторонности их работам; империалистическая и классовая сущность мировой войны должна вместе с тем заставлять буржуазных ее историков затемнять эту ее сущность национально-шовинистическим флёром, также лишающим такие официальные истории мировой войны минимально необходимой объективности.

Должен пройти ряд лет, быть может десятилетий, когда, во-первых, создадутся политические условия, способствующее объективному изучению и написанию истории этой первой мировой империалистической войны (если только интерес к ней в то время не будет затемнен гораздо более грандиозными и важными событиями в истории человечества); во-вторых, когда эта война отодвинется в глубь времени на расстояние, на котором можно будет без невольного искажения пропорций охватить все события мировой войны в ее огромном масштабе. Поколению непосредственных участников мировой войны вряд ли удасся быть читателями ее объективной истории.

Было бы однако величайшей нелепостью, если бы мы стали ожидать этой объективной истории, не приступая до этого к извлечению из богатейшего опыта этой войны ни теоретических выводов, ни даже практически полезных для текущей работы указаний. Что касается последних, то они извлекались и старательно изучались участниками войны еще в процессе ее ведения; продолжают они непрерывно изучаться во всех странах и в настоящее время, влияя в огромной степени на развитие в них военного искусства и военной техники. Интенсивно ведется также и изучение теоретического наследства мировой войны, охватывающего ряд крупнейших проблем по выявлению сущности и характера современной войны, участия в ней различных элементов государственной

экономики и разных родов вооруженных сил; существа возлагаемых на последние задач и методов их решения, а также основных вопросов их состава, организации и боевой подготовки; современного характера и организации мобилизации страны и ее вооруженных сил и пр. и пр. Планомерная подготовка государства и его вооруженных сил к войне невозможна без установления того или иного руководящего в данной стране взгляда на коренные проблемы современного военного искусства, выдвигаемые теоретическим изучением опыта мировой войны. Понятно также, что ошибки в таких руководящих взглядах очень сильно отразятся в деле подготовки к войне государства; потребуются во время войны величайшие жертвы и напряженные усилия страны, чтобы исправить ошибки, допущенные в ее подготовке к войне, — если только вообще окажется возможным такое исправление. Отсюда не только выдающееся практическое значение, но и вся ответственность теоретической работы военнонаучной мысли над изучением опыта мировой войны, как работы, формирующей в конечном счете руководящие идеи, на которых строится в настоящее время подготовка государства к войне.

Причины, лишающие современную историческую литературу о мировой войне, в особенности буржуазную, необходимой объективности, в той же степени очевидно препятствуют и объективности посвященных этой войне военнонаучных исследований. К этому прибавляются еще особые условия существования и развития данного государства, накладывающие свой „национальный“ отпечаток на его экономику, политику, а следовательно и на стратегию. Обладая всеми признаками, присущими переживаемой им империалистической стадии своего развития, каждое отдельное капиталистическое государство проявляет свои „национальные“ особенности и в политике, и в стратегии, и в оперативном искусстве, находящие свое непосредственное отражение в характере и в содержании работы военнонаучной мысли в этой стране.

Понятно, как опасно было бы принимать выводы чужой военнонаучной мысли, не учитывая, во-первых, огромной пропасти, лежащей между сущностью нашего пролетарского государства, его политических задач и методов их решения, и таковыми же в капиталистических государствах; во-вторых, „национальных“ особенностей военнонаучной мысли данного капиталистического государства, обусловленных специфическими условиями его существования и развития.

Все эти обстоятельства, в связи, с одной стороны, с затруднительностью проверки исторических предпосылок, на которых базируются авторы в своих выводах, и, с другой стороны, с большой ответственностью, с которой мы должны формировать нашу собственную военнотеоретическую мысль,— заставляют нас подходить к появляющейся буржуазной военнонаучной литературе и к ее выводам с сугубой осторожностью, с тщательным критическим анализом. Мы бы не писали всего этого ряда соображений предостерегающего характера, если бы не наблюдали неоднократно — и в литературе нашей и в практической работе — склонности к чрезмерному увлечению иностранной военнонаучной литературой и ее выводами, нередко в ущерб здоровому развитию собственной военной мысли. Было бы, конечно, величайшей нелепостью делать отсюда вывод в сторону ненужности изучения нами иностранной, буржуазной, военнонаучной литературы. Такое изучение, наиболее полное и интенсивное, нам совершенно необходимо: во-первых, изучая военнонаучную литературу такого-то государства и вообще капиталистического мира, мы получаем представление о военной доктрине, на которой базируется реальная работа по подготовке к войне наших вероятных противников; во-вторых, изучая с внимательным критическим подходом иностранную военнонаучную литературу, мы несомненно в огромной степени обогащаем нашу собственную военную мысль.

Переходя к предлагаемому вниманию нашей советской общественности переводу труда немецкого автора Отто Грооса „Учение о морской войне в свете опыта мировой войны“, мы считаем нужным прежде всего отметить, что книга О. Грооса является первым капитальным трудом по вопросам стратегии войны на море, который появился после мировой войны и пытается отразить в себе ее опыт.[1] Один из выдающихся офицеров германского флота, принимавший участие в его крупнейших боевых операциях, в том числе и в знаменитом Ютландском бою, О. Гроос вместе с тем является автором 5-томной официозной германской истории „Войны на Северном море“,[2] выгодно отличающейся от официозной же английской истории

[1] Труд вышел из печати в декабре 1928 г., в издании С. С. Миттлер, в Берлине.

[2] Первый том „Войны на Северном море“ переведен на русский язык и издан Военно-морским издательством в 1925 г.

„Морских операций“, написанной ныне уже покойным Ю. Корбетом, [1] в сторону большей объективности, более глубокого анализа событий и критического подхода к решениям и действиям своего и неприятельского командования. Мы имеем все основания утверждать, что настоящий труд О. Грооса еще в большей степени выявляет высокие положительные качества автора как выдающегося военно-морского научного писателя. Тем более осторожно мы должны подойти к ознакомлению с книгой Грооса и в особенности к некоторым ее концепциям и выводам, которые благодаря блестящей аргументации автора, базирующейся на богатейшем историческом материале, способны привести читателей к неправильным с нашей точки зрения заключениям.

Задачей настоящего „Критического очерка“ и является попытка дать такой предварительный критический материал, который помог бы нашим читателям использовать ценные качества книги О. Грооса, избегнув в то же время опасности подчинения аргументации автора, не всегда правильной по существу и не всегда применимой к задачам наших вооруженных сил и к условиям наших театров.

Было бы, однако, невозможно в рамках „введения“ с должной полнотой разобрать всю богатую содержанием книгу О. Грооса, рассматривающую ряд крупнейших проблем как в области общего учения о войне, так и в области теории войны на море. С другой стороны, мы считали бы неправильным и не отвечающим поставленной нами задаче поверхностный, имеющий характер рецензии, обзор этого капитального и первого после мировой войны исследования по морской стратегии.

Настоящая книга состоит из двух, весьма неравных по объему, частей: первые три ее главы содержат общее учение о войне; остальная же, большая часть книги посвящена исследованию теории войны на море. Учитывая, что в первых трех главах автором рассматриваются основные вопросы общего учения о войне, имеющие не только теоретическое, но и большое практическое значение, мы, следуя поставленной нами задаче, и сочли нужным прежде всего остановиться на рассмотрении этих трех глав.

Не меньший интерес вызывает содержание и всей остальной части книги, представляющее весьма обстоятельное иссле-

---

[1] I и II томы „Морских операций“ переведены на русский язык и изданы Военно-морским издательством в 1927 и 1928 гг.

дование теории войны на море в свете опыта мировой войны. Понадобилось бы однако большое специальное исследование, по объему пожалуй не меньшее чем сама книга Грооса, чтобы с должной подробностью рассмотреть не только общую теоретическую концепцию автора, охватывающую всю проблему войны на море в ее целом, но и ряд разобранных им таких важнейших стратегических операций, выполняемых морскими силами, как блокадные, десантные, крейсерские и пр. Отмечая большой интерес и высокую ценность исследований О. Грооса по этим отдельным вопросам ведения войны на море, подкрепленных богатейшим историческим материалом, являющимся в значительной степени оригинальным, т. е. результатом самостоятельных исторических изысканий автора в германских архивах, — мы вынуждены все же отложить подробное их рассмотрение до соответствующих мест подготовляемого к печати нашего курса стратегии, а в настоящем введении заняться лишь общей концепцией Грооса о ведении войны на море, так как в этой концепции мы усматриваем крупные дефекты, могущие, по нашему мнению, привести читателей к неправильным и даже вредным в практическом применении выводам.

I

§ 1. ЦЕЛЕВАЯ УСТАНОВКА КНИГИ О. ГРООСА.

В своем введении О. Гроос объясняет побуждения, которые склонили его к написанию этого труда:

„Чем больше углубляешься в изучение минувшей мировой войны, тем ярче выступает среди ряда причин поражения Германии наиболее существенная из них — недостаток общего понимания проблем подлежавших решению и, как следствие этого, острейшие противоречия в руководстве ведением войны в отношениях политическом, экономическом, военном и морском. За время мировой войны не удалось создать такого плана операций, который охватывал бы армию, флот, политику и народное хозяйство и дал бы возможность с самого начала приложить все силы нации для достижения победы".

Причины этого автор видит прежде всего в том, что Германия выросла в великую мировую державу из континентальной страны. По своим традициям немцы являлись сухопутными воинами и вращались в кругу континентального мышления. Перерастание сухопутной военной мощи страны в морскую явилось для военных кругов Германии задачей столь же

трудной, как для ее государственных деятелей — переход от ограниченной континентальной политики к мировой. В самом германском флоте, по мнению автора, отсутствовало обоснованное тщательным изучением истории представление о сущности войны в целом и морской — в частности. Не имея корней в прошлом, стратегическая основа военно-морского мышления в Германии подвергалась непрерывным колебаниям вследствие быстрого роста военно-морской техники. Необходимость держать тактику военно-морского оружия на уровне современной техники („чего, — говорит автор, — мы и добивались в самой высшей степени“) приводила к тому, что воспитание в области стратегического мышления часто приносилось в жертву техническим проблемам. Автор утверждает, что и в других флотах дело в эпоху перед мировой войной стояло не лучше. „Даже в Англии, несмотря на её многовековые традиции, говорят о гибельном влиянии материальной школы, убившей ее стратегическое мышление“. Предупреждая, что самой природе морской войны свойственна переоценка технических факторов, автор справедливо заключает о невозможности правильно, в соответствии с боевыми задачами, развивать тактику и специальные виды военно-морского оружия, не уяснив себе предварительно природы и цели морской войны. „Без такого уяснения невозможно быстро приспосабливаться к постоянно меняющимся техническим возможностям, и легко потерять верный взгляд на главное и второстепенное“.

Всецело разделяя эти суждения автора, мы обращаем на них внимание наших читателей, считая их применимыми не только к довоенной Германии, но в значительной степени и к нашей современной практической деятельности.

Считая вообще отсутствие политико-стратегического единства в понимании и вследствие этого в подготовке и ведении войны основной причиной поражения, понесенного Германией в мировую войну, О. Гроос ставит рассмотрение проблемы такого единства, совершенно необходимого в современной войне, основной задачей своей книги:

„Книга для моряка, для военного и для гражданского деятеля“, — так автор декларирует целеустановку своей книги.

Учитывая сложность современной войны, требующую коллективного руководства ею, состоящего из лиц, разнообразных по своим профессиям, автор считает необходимым, чтобы в настоящее время военные руководители не только сами

обладали вполне ясным представлением о военных проблемах, но были способны излагать свои мнения о них в форме убедительной и для чуждых военному делу лиц, которым однако в конечном счете может принадлежать решающее слово. „Опыт недавнего прошлого показывает, — говорит автор, — что недостаточная диалектика военных вождей нередко мешала торжеству военных предложений, способных привести к достижению решительных результатов“.

Гроос справедливо, с нашей точки зрения, полагает, что в настоящее время теория военного искусства не только должна создавать общий военный язык для командования и подчиненных, позволяя последним правильно понимать и выполнять намерения командования, но еще должна вооружать военного вождя всей необходимой ясностью и убедительностью аргументации в изложении чуждым в военном деле лицам своих мнений и предположений. Мы с своей стороны считаем, что необходимость в настоящее время возможно более широкого распространения военных знаний предъявляет к теории военного дела высокое требование максимальной разработанности и ясности в ее суждениях и концепциях, — а это еще и сейчас не всегда можно констатировать в военно-научных трудах даже большой ценности. Такая популяризация военных знаний не избавляет однако от необходимости регулярной подготовки гражданских лиц — инженеров и служащих — к выполнению той работы, которая на них может лечь как в мирное время — в деле подготовки государства к войне, так и в военное время — в процессе ее ведения. О. Гроос в своем введении приводит примеры организации военной подготовки гражданских лиц во Франции, в Соединенных штатах, в Италии и в Англии.

Следуя своей основной целеустановке, О. Гроос первые три главы книги посвящает общему учению о войне, которому предпосылает краткое изложение своего взгляда на сущность военной теории, взгляда, мимо которого мы не считаем возможным пройти без возражений.

§ 2. О „НЕИЗМЕННОЙ ПРИРОДЕ“ ВОЙНЫ И О ЕЕ „ВЕЧНЫХ ПРИНЦИПАХ“.

„Великие основные истины учения о войне, — говорит Гроос, — прошли без изменения через столетия: изменились боевые средства, но основы ведения войны остались без изменения. Отдельные разновидности нового оружия, в сущ-

ности, никогда не совершали революций во всей совокупности военного дела: слишком глубоко и неразрывно связаны многие из законов ведения войны с человеческой природой, несмотря на меняющиеся технические формы войны. Из этих законов, которые мы извлекаем главным образом путем сравнительного исторического исследования и собственного боевого опыта, создается таким образом теория войны“. В этой выдержке Гроосом сжато и выпукло изложен основной, так сказать, символ веры буржуазной военной науки — вечные законы (или принципы) войны, базирующиеся на неизменяемости природы человека. Нам не приходится много останавливаться, имея в виду марксистски образованного советского читателя, на всей ошибочности этой основной базы буржуазной военной науки. Истина всегда конкретна; не может быть безотносительных, вне времени и обстановки, законов, управляющих ходом войны, успехом или поражением в ней. Если можно, в известных пределах времени, признать практически неизменяемой физиологическую природу человека, то совершенно нельзя сказать этого об общественной его природе, и тем более о природе человеческих коллективов, которые претерпевают непрерывный диалектический процесс изменяемости в зависимости от изменяемости производительных сил. Поэтому и природа самой войны, как социального явления, не может оставаться неизменной; сущность, форма и методы ее также диалектически меняются — в зависимости от изменения производительных сил и производственных отношений. Неправильно утверждать, что „новое оружие не производило революции во всей совокупности военного дела“. Появление огнестрельного оружия, явившееся в свою очередь функцией своей эпохи, несомненно произвело полный переворот не только в формах, но и в самой сущности войны, сделавшись мощным оружием борьбы королей и торгово-ремесленного капитала против феодалов. Парусный, вооруженный многочисленной бортовой артиллерией, военный корабль, сменивший в XVI в. гребные флоты на морских театрах, также был естественным явлением своей эпохи и также произвел полный переворот не только в формах войны на море, но и в самой ее сущности, в ее задачах и масштабах. Подобный же переворот произвело в XIX в., в войне на море, появление паробронeносного флота. Можно ли твердо говорить о неизменной сущности войны, сопоставив в историческом аспекте войны хотя бы только за три эпохи: абсолютизма с его постоянными королевскими армиями (XVII — XVIII вв.),

французской революции и империи с последующими национальнообъединительными войнами XIX в. и войны настоящей, империалистической эпохи?

Утверждение О. Грооса о неизменной сущности войны впрочем не связано неразрывной логической цепью с последующим изложением его книги. Мы бы на нем и не остановились, если бы не имели оснований опасаться, что, не будучи оговорено, это утверждение может найти благоприятную для себя почву и среди некоторых наших читателей, в особенности благодаря авторитетности автора и общим высоким качествам его книги.

§ 3. О ПОЛИТИЧЕСКОЙ ПРИРОДЕ ВОЙНЫ.

В дальнейшем О. Гроос переходит, в 1-й главе, к сжатому и весьма отчетливому изложению важнейшей части учения Клаузевица о войне, где указывается ее сущность, как продолжения и инструмента политической борьбы. Всячески рекомендуя вниманию читателей эту превосходно написанную главу, мы считаем однако нужным критически подойти к некоторым ее суждениям.

Комментируя основное положение Клаузевица, что „война не является только политическим актом, но представляет собой политический инструмент, продолжение политических отношений, их проведение другими средствами“, О. Гроос, как нам представляется, идет в своих выводах несколько дальше, чем предполагал сам Клаузевиц: „Это фундаментальное положение, — говорит Гроос, — отнимает от войны так часто приписываемый ей характер исключительного явления, управляемого своими особыми законами; оно ставит войну в один ряд со всеми прочими видами междугосударственных политических отношений“. Нам представляется, что О. Гроос здесь недооценивает особые черты, присущие природе войны, отличающие ее от других видов политической борьбы. Война является не только продолжением политических отношений, но проведением их методами массового физического насилия, выполняемого вооруженной силой. Сопротивление этому насилию, оказываемое вооруженной же силой противника, неизбежно приводит к кровавой борьбе между вооруженными силами обеих сторон, к их взаимному физическому истреблению. Сущность этой кровавой борьбы, с присущей ей обстановкой смертельной опасности и с возбуждаемыми ею такими чув-

ствами, как страх во всех его видах и степенях, жестокость, ненависть к врагу, мужество, самопожертвование и пр., — не может не налагать в сильнейшей степени своего особого отпечатка на военные явления, выделяя их из других видов политической борьбы. Участие в войне армий, с их организацией и дисциплиной, делающих их отличными от гражданских организаций; истребление на войне огромнейших ценностей, накапливаемых десятками лет мирного труда народов; мобилизация во время войны всего населения и всех ресурсов страны для интенсивнейшей работы по созданию новых громадных количеств ценностей для питания войны; присваиваемые во время войны особые, почти неограниченные, права — не только общегосударственной, но и военной властью — над свободой, имуществом и жизнью граждан своей и неприятельской страны, — также не могут не сообщить войне особого, специально ей присущего, характера.

Этот особый „кровавый лик“ войны, которого никогда не забывал Клаузевиц и суровым духом которого проникнуто его гениальное исследование „О войне“, нам также важно непрерывно помнить, особенно в настоящее время, когда расширение масштаба войны на тыл и на всю вообще экономику страны нередко приводит даже крупных военнонаучных писателей к забвению всей необходимости добиваться победы на вооруженном фронте.

Мы вполне согласны с Гроосом, когда он считает, в противоположность Людендорфу и многим другим военным деятелям, что в формуле Клаузевица „*война есть продолжение политики иными средствами*“ следует под „политикой“ понимать не только внешнюю, но и внутреннюю политику.

Если еще возможны подобные сомнения в формулировке Клаузевицем его знаменитого положения в основном труде „О войне“, то эти сомнения должны рассеяться теми разъяснениями, которые он дает в известном его письме Ф. Рёдеру: „Война является не самостоятельным делом, а продолжением политики другими средствами; в виду этого главные линии всех крупных стратегических планов *преимущественно имеют политический характер*, который выступает тем сильнее, чем шире они охватывают войну и государство в целом. *Весь план войны непосредственно вытекает из политического бытия обоих воюющих государств и из отношений к другим державам*... Политический элемент проникает и в отдельные операции, и лишь редко можно найти крупный военный акт,

например сражение и т. д., на который политический элемент не оказал бы какого-либо влияния".

Не приходится доказывать, что марксистское понимание войны как социального явления, природа которого определяется производительными силами и производственными отношениями, не может иначе принять формулу Клаузевица, как понимая под „политикой" и внутреннюю, и внешнюю политику. Ленин неоднократно учил, что „характер войны и успех ее больше всего зависят от внутреннего порядка той страны, которая в войну вступает"; что „война есть отражение той внутренней политики, которую ведет данная страна"; что „выделять внешнюю политику из политики вообще или, тем более, противополагать внешнюю политику внутренней — есть в корне неправильная, немарксистская, ненаучная мысль" [1].

Опыт мировой войны просветлил, в этом отношении, взгляды и буржуазных военных писателей, как это видно и из книги Грооса, и из других, в том числе из сочинения другого германского военного писателя A. Krauss: „Die Ursachen unserer Niederlage", цитированной Б. Шапошниковым в первом томе его капитального труда „Мозг армии" [2].

Но Ленин учил нас вместе с тем всей важности вопроса о том, какой класс готовит и ведет войну. И вот это совершенно бесспорное марксистское положение является еще чуждым буржуазной военной мысли. О. Гроос, анализируя причины отсутствия единства в руководстве подготовкой и ведением войны со стороны Германии в мировую войну, совершенно не учитывает классовой расстановки сил, определявших ее внутреннюю и внешнюю политику.

§ 4. КЛАССОВАЯ СУЩНОСТЬ ПОЛИТИКИ И СВЯЗЬ ЕЕ СО СТРАТЕГИЕЙ, НА ПРИМЕРЕ ГЕРМАНИИ.

Единая и последовательная внешняя политика государства... возможна тогда, когда она ведется одним, проникнутым единым сознанием, классом, господствующим в стране настолько, что ему не приходится входить в компромиссные соглашения с другими политическими группировками (классовыми, нацменьшинств и т. п.).

---

[1] Ленин, собр. соч., т. XIII, стр. 353.
[2] Б. Шапошников, Мозг армии, книга 1-я, стр. 182.

Такое положение имело место в эпоху, предшествовавшую мировой войне, и в Англии и во Франции, в которых и внутренняя, и внешняя политика управлялась почти безраздельно интересами финансового капитала. Иначе обстояло дело в Германии, которая только в 1871 г. закончила свое национальное объединение, послужившее базой ее дальнейшего экономического развития. Бисмарковская эпоха существования Германии была эпохой господства в ней аграрного и промышленного капиталов, интересы которых в области внешней политики тогда почти полностью совпадали.

Общим направлением внешней политики Германии при Бисмарке был курс на завоевание ею политической и экономической гегемонии на континенте. Ближайшим этапом на пути к этой конечной цели ставилось сокрушение военной и экономической мощи Франции посредством победоносной с ней войны и отнятия от нее северо-восточных провинций, богатых металлом и дополняющих собой крупнейший в Европе западногерманский угольно-металлический район. Мерами для политического обеспечения тыла Германии в этой предполагавшейся войне было, во-первых, создание „Тройственного союза" и, во-вторых, поддержание дружественных отношений с считавшейся тогда могущественной Россией. Последнее не мешало однако германскому правительству всячески препятствовать в то же время усилению России и стремиться к экономической ее эксплоатации в качестве огромной продовольственной и сырьевой базы и рынка большой емкости для сбыта быстро растущей германской промышленности. Военным обеспечением такой континентальной политики Германии бисмарковской эпохи была ее могущественная армия, на которой в то время и сосредоточивались заботы и чаяния правящего класса.

В 90-х годах прошлого столетия молодой, но быстро выраставший, германский финансовый капитал начал приобретать все большее влияние на внутреннюю и внешнюю политику Германии. Выразителем нового политического курса стал сам, молодой еще тогда, император Вильгельм II. Во внешней политике курс менялся с узко-континентального „на мировую политику" („Weltpolitik"): приобретение колоний, завоевание дальних рынков — не только для сбыта промышленности и добычи сырья, но и для экспорта финансового капитала, создание мощного коммерческого флота. Военным обеспечением новой „мировой" политики Германии, кроме поддержания мощи сухопутных вооруженных сил, было создание сильного

„Флота Открытого Моря“, с его базами на Северном и Балтийском морях, соединенными Кильским каналом.

Последним этапом политической экспансии молодого германского империализма явилась постройка великого пути „Берлин-Багдад“, по которому не только должно было итти проникновение германского финансового капитала на Ближний восток, но по которому турецкая армия, реорганизованная, перевооруженная и руководимая германскими генералами и, в случае надобности, подкрепленная отрядами германской армии, могла бы угрожать наиболее чувствительным узлам Британской колониальной империи — Египту с Суэцким каналом и Индии.

Не могло подлежать сомнению, что направления, по которым интенсивно развивалась германская экспансия, успешно конкурировавшая со своими соперниками даже на их собственных рынках, неизбежно вели к решительной вооруженной борьбе за мировую гегемонию с главным конкурентом, — Великобританией, причем складывавшаяся с началом и дальнейшим развитием германской мировой политики политическая обстановка должна была с очевидностью показывать германскому правительству, что масштаб этой борьбы будет не только всеевропейским, но даже в значительной мере — мировым, что Германии и ее союзникам придется в этой войне схватиться с мощной коалицией, главными участниками которой, кроме Англии, будут Франция и Россия. Правительству Германии также должно было быть ясным и обратное положение: при том развитии и размахе германской экспансии, которые она приобрела к началу XX века, изолированная вооруженная борьба только против Франции и России (традиционные планы „войны на два фронта“, над которыми в течение сорока лет работал Большой штаб) более немыслима, и в нее непременно должна вмешаться Великобритания. Борьбу за континентальную гегемонию нельзя уже было изолировать от борьбы за мировую гегемонию; первая являлась лишь частью второй.

Германский генеральный штаб и должен был бы поэтому разрабатывать единый план войны не на два только фронта, но на все пограничные фронты Германии и ее союзников, в том числе и на морской фронт. Исходя из такого основного задания, следовало выбрать и операционные направления для действий германских вооруженных сил. Война не могла быть выиграна Германией без поражения военно-морской мощи ее главного противника — Великобритании. Даже разгром

французской армии по плану Шлиффена, с последующей переброской главных сухопутных сил на русский фронт и победоносно проведенной кампанией на этом фронте, не решал войны, пока не была бы разбита или истощена военная мощь Великобритании, которая смогла бы, владея морскими путями, воссоздать военную мощь разгромленной Франции, пока Германия на своем восточном фронте расправлялась бы с Россией. Главным фронтом в предстоявшей Германии мировой войне должен был считаться поэтому морской, в соответствии с чем не только должны были распределяться средства и усилия Германии по подготовке к войне, но и операционные направления на сухопутных театрах. Направление главного удара германских армий на западном фронте поэтому следовало выбрать так, чтобы оно в наибольшей степени способствовало действиям германских морских сил на главном операционном направлении. Если признать за таковое действия против морских коммуникаций Великобритании вообще и с Францией в частности, то необходимым условием успешности таких действий германских морских сил являлось овладение южным, франко-бельгийским, берегом Канала для базирования на нем германских морских сил. Отсюда и должно было бы исходить в выборе объекта для действий германских сухопутных сил на западном фронте. Приближение главного операционного направления на западном сухопутном фронте, в таком случае, к побережью Северного моря привело бы к предъявлению, в свою очередь, сухопутным командованием требования к морскому о поддержке правого, приморского, фланга германской армии при ее наступлении на Дюнкирхен, Калэ и далее. Правда, британский флот, как более сильный, располагал бы и бо́льшими возможностями для боевой поддержки левого, приморского, фланга союзных армий; но, при активности германских морских сил, ему для этого пришлось бы покинуть свои позиции дальней блокады в северошотландских водах и вступить в борьбу с германскими морскими силами в южных водах Северного моря, на более близких расстояниях от германской бухты, что само по себе явилось бы уже большим достижением для германской морской стратегии.

Но не всем правящим кругам в Германии представлялось, что „будущее Германии — на водах“ [1] и что главный враг ее —

[1] Слова Вильгельма II из произнесенной им в 1890 г. речи при открытии порта в Штеттине.

Великобритания. Старое континентальное направление германской политики не отмерло и не слилось с новой Weltpolitik в одно мощное русло, но продолжало проводиться в жизнь параллельно с ней, поддерживаемое сохранившими свое влияние на правительство крупными аграриями; за ними стояли и их поддерживали славные традиции эпохи Бисмарка и Мольтке, эпохи победоносных континентальных войн, в которых выросла единая Германия. В борьбе на два фронта, в последовательном разгроме Франции и России, эти круги попрежнему видели путь к завоеванию гегемонии на европейском континенте. Большой штаб был выразителем этого „континентального“ направления германской политики и с величайшей систематичностью разрабатывал и приводил в исполнение планы подготовки к войне на два фронта.

§ 5. РАЗРЫВ МЕЖДУ СУХОПУТНОЙ И МОРСКОЙ СТРАТЕГИЕЙ В ДОВОЕННОЙ ГЕРМАНИИ.

На энергично создаваемую, при ближайшем содействии императора, морскую силу Большой штаб в лучшем случае смотрел терпимо, признавая за ней самостоятельные задачи в борьбе за колонии и за морские торговые пути. Единого плана использования всех вооруженных сил и ресурсов страны, для войны против коалиции с Англией во главе, не разрабатывали в Большом штабе; задач и свойств морской силы в нем не знали. Наиболее энергичные представители Штаба (Людендорф), даже в последние годы перед мировой войной, — когда германский флот вырос до весьма внушительных размеров второго флота в мире, после британского, — не переставали доказывать, что средства, затраченные на флот, с большей пользой могли бы быть использованы для усиления армии. Характерной чертой, с другой стороны, в подготовке к войне германской морской силы является ее полная оторванность от подготовки к войне сухопутных вооруженных сил. Оба генеральных штаба (Большой и Морской) работали изолированно один от другого; моряки ревниво оберегали свою самостоятельность, подчиняясь лишь верховному главе всех вооруженных сил Германии, ее императору, который не был способен — ни персонально, ни по отсутствию соответственного органа — осуществлять действительное стратегическое единство вооруженных сил. Не оплодотворяемая непрерывной совместной работой с сухопутными вооруженными силами, германская военно-морская мысль не справилась со стоявшей перед ней проблемой борьбы с морской силой Великобритании.

§ 6. ОТСУТСТВИЕ ЕДИНОГО ПОЛИТИКО-СТРАТЕГИЧЕСКОГО РУКОВОДСТВА В ГЕРМАНИИ ВО ВРЕМЯ ВОЙНЫ.

Отсутствие единства в политико-стратегическом руководстве еще с большей ясностью, как известно, проявилось в ведении войны, с самого ее начала. Ответственный по конституции государства за внешнюю политику канцлер (Бетман ф. Гольвег) не хотел примириться с мыслью о войне с Англией даже тогда, когда она уже стала фактом; ему хотелось верить, что, ведя со всей энергией, по намеченному плану, войну на два фронта, — ему удастся восстановить порванные мирные связи с Великобританией, если только враждебные ей боевые действия германских морских сил не сделают это невозможным. Повидимому германское морское командование даже получило с началом войны директивы, пропитанные таким духом [1]. Как известно, в дальнейшем ходе войны, избегая обострения отношений с Соединенными Штатами, тот же канцлер несколько раз срывал подводную войну против морских сообщений противников. Можно думать, что канцлер Германии, ответственный руководитель всей политики ее правительства, т. е. и внешней, и внутренней, не вполне отдавал себе отчет в действительных причинах и характере начавшейся войны; ее мировой, а не континентальный характер и масштаб, как следствие мировой политики германского финансового капитала, были ему повидимому не вполне ясны.

Еще более разительный пример — уже в стратегическом масштабе — представляет деятельность германских морских сил в конце октября 1914 г., в период упорнейших боев на Ипре, исход которых предопределял дальнейший характер войны. В то время, когда германская армия истощала себя в яростных атаках позиций англо-бельгийского приморского фланга, когда исход этих атак зависел от того, успеют ли германские войска завладеть шлюзами, которые были открыты бельгийцами у Ньюпора, и закрыть их раньше, чем спущенная через них вода затопит местность перед англо-бельгийскими позициями; когда старые британские корабли громили своим огнем правый фланг атакующих германских колонн, — в это время германское морское командование нашло возможным выслать в район операций, на поддержку фланга своей армии, только три подводных лодки; Флот Открытого Моря безу-

---

[1] Э. Людвиг, Последний Гогенцоллерн, стр. 273, перев. с нем., изд. „Красной газеты", 1929 г.

частно отстаивался, в дни решающих боев на Изере, в Германской бухте. Набег отряда германских линейных крейсеров на Ярмут произошел уже по окончании Ипрского сражения и ни в какой степени не был увязан с операциями на сухопутном фронте [1].

О. Гроос, правильно констатируя разлад, который существовал в довоенной Германии между политикой, военной и морской стратегией, не вполне, как мы уже говорили, отдает себе отчет в причинах этого разлада.

Так, он приводит следующую выдержку из брошюры германского адмирала Вегенера, вполне, видимо, солидаризуясь с ней:

... „Между бессознательным инстинктом народа и сознательным политическим руководством возникло противоречие. Стремление народа к экспансии требовало позитивной политики, а государство держалось негативной. На одной стороне мы видим стремление к мировому и морскому могуществу, на другой—к континентальному господству. Министерство иностранных дел и морское ведомство стали противоестественными противоположностями“ [2].

Для марксистски мыслящего читателя должно быть совершенно ясно, что ни о каком „бессознательном инстинкте народа“ здесь не может быть и речи. Истинная причина отсутствия единства в политико-стратегическом руководстве Германии, перед мировой войной и во время ее, лежала в том, что в правительстве не было единой линии поведения — как в области внутренней политики, так и внешней. Ни император, ни канцлер, ответственный по конституции за единое политическое руководство, не были способны осуществлять таковое, не столько в силу персональных своих свойств, сколько за отсутствием у них необходимой для этого прочной политической базы. И мы видим, что канцлер Бетман вел неуверенную, колеблющуюся политику, стараясь придерживаться, скорее, группы крупных промышленников.

Большой штаб последовательно, на протяжении десятилетий, готовил страну к вооруженной борьбе на два фронта за континентальную гегемонию, выражая стремления группы крупных аграриев. В это же время морское ведомство, опираясь

---

[1] См. мое „Введение“ к книге П. Гельмерсена — Операции на западных театрах, стр. XXII и стр. 55 — 57 самой книги; также Корбетта — „Морские операции“ т. I, стр. 230 — 251 и стр. 264 — 270; также стр. 135, 168, 208 и 264 настоящей книги.

[2] См. стр. 113 настоящей книги.

на мощную поддержку группы финансового капитала и самого императора, строило сильный Флот открытого моря для борьбы с Великобританией за „свободу на морях".

Мы могли бы, если бы не были стеснены местом и не боялись злоупотребить вниманием читателей, изобразить подобную же, если не еще более яркую, картину такого же отсутствия единства политико-стратегического руководства в царской России в последние десятилетия ее существования.

Диктатура пролетариата в Советском союзе обеспечивает в полной мере единство в его политико-стратегическом руководстве. Но не так обстоит дело у наших вероятных противников.

Внимательное изучение происходящей у них классовой борьбы и переменное влияние на государственное руководство различных политических группировок поможет нам понять направление и характер их подготовки к войне.

Клаузевиц говорит: „Война есть инструмент политики; война непременно носит ее характер; войну нужно мерить меркою политики; ведение войны в основных своих чертах есть сама политика, променявшая перо на меч, но не переставшая вследствие этого мыслить на основании своих собственных законов" [1].

§ 7. СВЯЗЬ ПОЛИТИКИ СО СТРАТЕГИЕЙ ПО КЛАУЗЕВИЦУ, МОЛЬТКЕ И ГРООСУ.

Гроос правильно отмечает, что легкие победы войн 1864, 1866 и 1870 гг. оказали вредное влияние на германскую военную доктрину, отведя ее от глубокой теории Клаузевица о тесной зависимости войны от политики и о проистекающих отсюда видоизменениях в формах войны к восприятию более абсолютной природы войны, в наполеоновском духе. Гроос указывает, что уже Мольтке-старший неохотно следовал взглядам Клаузевица и резко подчеркивал недопустимость вмешательства политики в операции, заявляя, что для ведения таковых руководящими должны являться военные соображения, а политические—лишь постольку, поскольку они не требуют ничего с военной точки зрения недопустимого. Стратегия, по мнению Мольтке, должна, независимо от политической цели, стремиться к наивысшей цели, которой только вообще можно достигнуть имеющимися средствами, чем она наилучшим обра-

[1] См. стр. 114 настоящей книги.

зом будет способствовать успеху политики. Не дело полководца, как политик использует его победы.

Гроос справедливо замечает, что в этих суждениях Мольтке старшего наблюдается отрыв от учения Клаузевица о зависимости войны от политики и замена его теорией абсолютной войны.

Считая, что неудачный опыт ведения в Германии политики и войны в эпоху подготовки и ведения мировой войны настойчиво требует возвращения к учению Клаузевица, Гроос заключает главу о сущности войны правильным выводом, который мы хотели бы подчеркнуть, так как и в нашей настоящей действительности мы нередко наблюдаем его забвение:

„*Если полководец считает возможным простое применение одних и тех же методов ведения войны — для любой войны, то он является жертвой абстрактной теории, а не пророком реальности*[1].

„Первейшей, величайшей и наиболее чреватой последствиями оценкой, которую надлежит произвести совместно полководцу и государственному деятелю, является распознание особого характера данной войны.

„Если теория Клаузевица привела нас к сознанию, что война — акт насилия для достижения политической цели — видоизменяется в соответствии с этими целями и большими или меньшими усилиями для их достижения, то это являлось бы уже большим достижением в ходе нашего исследования“.

II

§ 8. КЛАССИФИКАЦИЯ ВОЙН; ТРЕБОВАНИЯ К НЕЙ.

Во 2-й главе своей книги О. Гроос рассматривает основные формы и методы войны.

Классификация форм и методов войны несомненно имеет большое — не только теоретическое, но и практическое — значение, так как помогает нам с различных сторон охватить и определить характер предстоящей войны, к которой мы должны готовиться. Тем важнее, во-первых, чтобы эта классификация возможно более полно охватывала явление войны; во-вторых, чтобы она строилась по вполне четким признакам; в-третьих, чтобы вся классификация в целом и каждая ее отдельная часть имели практически полезное значение. При-

[1] Подчеркнуто нами.

ходится однако признать, что классификация войн, излагаемая О. Гроосом, не удовлетворяет ни одному из этих условий.

§ 9. КЛАССИФИКАЦИЯ ВОЙН ПО ПОЛИТИЧЕСКИМ ЦЕЛЯМ.

С нашей стороны не может не встретить решительного возражения гроосовское подразделение войн на войны с позитивной и с негативной политическими целями. Мы считаем классификацию войн по политическим целям весьма важной и в теоретическом и в практическом отношениях; но мы эту классификацию мыслим совершенно иной: вместо войн с позитивной и негативной политическими целями, мы даем исторически конкретную постановку вопроса о войне, устанавливая ее три типа: а) войны империалистических государств между собой, б) войны национально-революционные, против империализма, в том числе колониальные, в) войны капиталистической контрреволюции против пролетарской революции и стран строящегося социализма. Не приходится говорить о большом практическом значении изучения характерных свойств каждого из этих типов войн в современной конкретной обстановке, для выявления характера предстоящей нам войны с капиталистическим миром и следовательно для всесторонней и наилучшей подготовки нашей к ней. Не приходится вместе с тем убеждать наших читателей в том, что самое установление трех типов современных войн, — опровергающее надуманную и ничем не обоснованную гроосовскую классификацию войн, — ничего общего не имеет с догматикой „чистого типа войн". Если мы с полным убеждением говорим, что война капиталистического мира против Советского союза будет иметь классовый, контрреволюционный характер, то мы со всей ясностью должны также представлять себе, что в этой предстоящей нам войне будут иметь большее или меньшее значение факторы, присущие и империалистической и национальноосвободительной войнам — поскольку нашими противниками явятся империалистические державы, держащие под своей властью угнетенные народы. Изучение этих факторов и характера, присущих каждому из типов войн, классифицированных по политическим целям, а поэтому и самая эта классификация и имеют в силу сказанного большое практическое значение.

По классификации Грооса нельзя определить, кто из противников, ведущих, например, империалистическую войну, ведет ее с позитивной целью, а кто — с негативной; в своих официальных заявлениях оба они конечно будут говорить об

„обороне“, но в действительности цели у обоих будут, — если пользоваться классификацией Грооса, — позитивные. То же приходится сказать и в отношении национальноосвободительной войны, в которой угнетавшаяся до этого национальность восстает, стремясь завоевать свою политическую независимость, т. е. по Гроосу преследует позитивную политическую цель; но можно ли говорить о негативной цели государства, стремящегося подавить в потоках крови, весьма активными мерами, восстание подчиненной ему до этого национальности? Так же нельзя было бы определить и в классовой войне, у кого из борющихся сторон политические цели позитивные, а у кого — негативные.

§ 10. КЛАССИФИКАЦИЯ ВОЙН НА НАСТУПАТЕЛЬНЫЕ И ОБОРОНИТЕЛЬНЫЕ.

Вызывает также у нас сомнение классификация войн, по методам их ведения, на наступательные и оборонительные.

Не только война, но даже отдельная сложная операция включает в себе и наступательные и оборонительные действия. Совершенно прав Клаузевиц, указывая, что полное отделение понятий наступления и обороны одного от другого невозможно; ни то, ни другое не образуют неделимого целого; напротив, на практике обе формы военных действий непрерывно перемешиваются между собой. Прав также Клаузевиц, когда он считает, что если одна из сторон в войне непрерывно будет только обороняться, то собственно войны не будет, так как война является актом борьбы, т. е. двухстороннего насилия. Тем не менее можно и следует говорить о наступлении и обороне, как о различных формах военных действий — как в тактическом, так и в стратегическом масштабах. Свойства этих двух основных форм военных действий следует отчетливо представлять, но не абстрактно, а в конкретной обстановке современной войны,—чтобы уметь правильно выбрать и использовать ту или иную форму военных действий, каждая из которых имеет свои преимущества. Во всякой войне вооруженной силе может представиться необходимость выполнять и наступательные и оборонительные операции. Выбор той или иной формы военного действия определяется в первую очередь поставленными вооруженной силе задачами, и затем уже — соотношением сил, свойствами местности, а также другими элементами обстановки, во всей их совокупности. Если

подготовка вооруженных сил страны только к одной обороне является нелепостью, вредное влияние которой на личный состав вооруженных сил исправить во время войны весьма трудно, то столько же неправильно, как многократно показывает история прошлых войн, готовить вооруженные силы только к наступлению и воспитывать их только в духе наступательной доктрины. Война представляет борьбу с волей и с вооруженной силой противника; ход и исход этой борьбы никто заранее предвидеть, на всех ее этапах, не может; никто не может поручиться, даже при большом превосходстве сил и при наличии благоприятных условий обстановки, что от наступления не придется перейти к обороне, хотя бы временно и лишь на некоторых участках фронта. Наконец, оборона является ведь одним из видов и этапов маневра. Плохо будет, если вооруженным силам, односторонне воспитанным в наступательном духе, приученным презирать „подлую оборону“, придется на деле обороняться.

О. Гроос, признавая оборону как факт, напрасно усиливает значение оговорки Клаузевица о том, что тот признает оборону, лишь пропитанную наступательными принципами, до вывода, что „оборону мы должны рассматривать лишь в качестве начального положения, чтобы, исходя из нее, приобрести наступательные стремления, едва только обстановка это позволит“. При всем огромном значении и эффекте контр-удара, нельзя все же понятие обороны сужать и рассматривать ее лишь как подготовку контр-удара. В войне неоднократно придется встретиться с необходимостью вести оборонительную операцию и без задания перейти к контр-удару. Было бы весьма неосторожно клеймить в мирное время такую оборону, если мы не можем гарантировать свои вооруженные силы от необходимости вести такие оборонительные операции (напр. арьергардные бои, оборона дефиле, на море—оборона позиций и пр.). Вооруженные силы следует готовить к выполнению тех реальных операций, которые им могут представиться во время войны. К оценке же форм военных действий нельзя подходить абстрактно; каждой задаче в определенной обстановке соответствует своя форма военного действия, к которой и надо готовить вооруженную силу еще в мирное время.

О. Гроос справедливо отмечает полную возможность применения оборонительных методов в войне на море, что нашло широкое подтверждение как в тактическом, так и в стратегическом масштабе в мировую войну. Но мы не можем вполне согласиться с приводимыми Гроосом примерами оборонитель-

ных положений на море. Нельзя каждую стоянку флота на рейде, охраняемую соответственными мероприятиями от неприятельских атак, считать за оборонительное положение флота в стратегическом масштабе; здесь можно всегда говорить лишь о тактической обороне якорной стоянки флота. В стратегическом смысле можно говорить об обороне на море тогда, когда морская сила своим расположением или своими действиями защищает от нападений неприятельского флота какой-нибудь объект (район моря, побережье, важный береговой пункт и пр)., причем тактические действия в этом случае могут быть и оборонительные (пассивная оборона), и наступательные (активная оборона). Мы соглашаемся поэтому с Гроосом, когда он приводит, в виде примера стратегической обороны на море, расположение германского флота в Германской бухте [1], где он мог, во взаимодействии с установленными на островах батареями и с поставленными в проходах между ними минными заграждениями, защитить от нападений сильнейшего британского флота немецкое побережье. Но мы не можем согласиться с ним, когда он приводит, в качестве примера стратегической обороны на море, расположение британского флота в Скапа-Флоу. Этот рейд служил маневренной базой для главных сил британского флота, имевших своей основной задачей блокаду северного прохода из Северного моря, — как в целях экономической блокады Германии, так и военной блокады германского флота в пределах Северного моря (для обеспечения морских сообщений Великобритании); защита английского побережья от нападений германского флота не являлась основной задачей британского Grand Fleet. Поскольку блокаду нельзя считать оборонительной стратегической операцией, постольку же нельзя признать оборонительным исходное положение, которое занимал для ее выполнения британский флот в его маневренной базе в Скапа-Флоу.

Еще в меньшей степени можно согласиться с О. Гроосом, когда он приводит в виде примера, иллюстрирующего выгоды, которые можно получить от обороны, решение японского командования не итти навстречу эскарде Рождественского, но ожидать ее в японских водах. Такую позицию японского флота можно было бы признать оборонительной только по чисто

---

[1] Обширный морской плацдарм, расположенный между германским побережьем Северного моря и укрепленной морской позицией, проходившей в начале войны от устья реки Эмс через Гельголанд до острова Сильт, а в конце—от Тершелинга до Хорнсрифа. Служил операционной базой для германского флота.

внешним признакам (стоит на месте и ждет нападения противника), но никак не по существу. На самом деле эта позиция была наиболее выгодной именно для нападения на русскую эскадру,—в случае, если она после длительного, без баз, перехода через три океана будет стремиться в свою единственную на Дальнем востоке оборудованную и защищенную базу — во Владивосток. Всякое другое решение японского командования, поставившего себе целью уничтожение Балтийской эскадры, было бы менее выгодным, так как только при этой стратегической позиции японский флот отрезал русскую эскадру от Владивостока и этим вынуждал ее к решительному бою,— какой бы путь она ни выбрала в эту ее единственную базу. Поход же японского флота навстречу эскадре Рождественского был бы наихудшим решением поставленной ему задачи: он рисковал бы разойтись с русской эскадрой в открытом море, а в случае боевой с ней встречи таковая произошла бы вдали от японских баз. Таким образом позицию японского флота в Корейском проливе нельзя признать за оборонительную: занимая ее, японский флот ничего не оборонял, но, наоборот, готовился к самому решительному нападению на стремившуюся во Владивосток русскую эскадру. Если бы, паче чаяния, Рождественский отказался от прорыва во Владивосток и избрал другой объект для своего похода, то не подлежит сомнению, что, как только для японского командования определенно выяснилось бы новое положение, японский флот покинул бы свою выжидательную, а не оборонительную позицию в Корейском проливе и перешел бы к другому методу активных операций против русской эскадры.

В числе приводимых из мировой войны примеров оборонительных операций морских сил О. Гроос кратко упоминает лишь об обороне русскими входа в Рижский залив. Стремясь к объективности своего исследования, О. Гроос должен был бы выдвинуть на первый план наибольшую по своим масштабам оборонительную позицию, которая вообще когда-либо создавалась на море, — это позиция, созданная в мировую войну русскими морскими силами на Балтийском море, только часть которой составляла защита входа в Рижский залив. Мы бы вышли из рамок настоящего введения, если бы занялись сейчас рассмотрением этой позиции, тем более что нами сделан ее стратегический обзор во введении к книге Н. Данилова „Смешанная операция в Рижском заливе“. Вопрос о морских оборонительных позициях не потерял и в настоящее время для нас своего важного стратегического значения, почему мы

и сочли необходимым остановить на нем внимание наших читателей.

§ 11. ВОЙНЫ С НЕОГРАНИЧЕННОЙ И С ОГРАНИЧЕННОЙ ЦЕЛЬЮ.

Переходя к следующей классификации войн, рассматриваемой О. Гроосом, — к классификации их на войны с ограниченной и с неограниченной целями, следует прежде всего устранить некоторую неясность в признаке, который кладется автором в основу этой классификации. Общепринято основным признаком такой классификации войн считать военные цели, т. е. те цели совокупного действия вооруженных сил, достижение которых заставит противника подчиниться нашим политическим требованиям, чем и будут достигнуты политические цели войны. Если политические цели имеют для обоих противников чрезвычайно важное значение, то, чтобы заставить одного из них уступить, придется лишить его всякой возможности сопротивляться, т. е. полностью разгромить его военную мощь. Это и будет случай войны с неограниченной военной целью. Если же политическая цель, поставленная войне, не задевает столь существенных интересов борющихся сторон, то один из противников, используя благоприятные условия соотношения сил и обстановки, может создать своими военными действиями такое стратегическое положение, которое далеко еще не лишает другого возможности вести войну, сопротивляться, но при котором он может признать более целесообразным согласиться на политические требования первого, чем продолжать войну. Создание такого стратегического положения и будет являться ограниченной военной целью войны. Конкретно такое стратегическое положение может выражаться в экономической блокаде неприятельской страны или одного из ее районов, в захвате в качестве залога до выполнения политических требований какой-либо важной области; наиболее легко создается такое положение, когда политической целью войны является приобретение одной из территорий противника, непосредственная оккупация которой и может явиться ограниченной военной целью войны.

О. Гроос прав, когда приводит занятие союзниками, в войну 1854—55 гг., Севастополя и других пунктов побережья Крыма примером ограниченной цели войны (случай залога). Постановка и достижение союзниками такой ограниченной цели войны оказались возможными потому, во-первых, что Крым

соединялся с центральными областями России редкими и плохо содержимыми шоссейными, а частью и грунтовыми дорогами, по которым войска шли на театр войны пешком, а все военное снабжение—конной тягой, в то время как войска и военное снаряжение союзников из их портов переправлялись в Крым на пароходах. Появление и операции англо-французского флота в Балтике в то же время привязывали к ее побережью большую русскую армию; другая такая же армия была привязана у юго-западных границ России в виду враждебной позиции, занятой Австрией. Операции против турецких войск в Молдавии и в Закавказьи, а также необходимость держать большое количество войск в Одесском районе и вдоль кавказского побережья, подверженных нападениям союзного флота, дополняли условия обстановки, вследствие которой союзники постоянно могли поддерживать в Крыму превосходство в силах и вследствие которой они и могли избрать его побережье ограниченной военной целью войны, — залогом для выполнения Россией предъявленных к ней политических требований.

В связи с этим весьма сомнительным нам представляется мнение Грооса, что „в Крымскую войну наступательное движение в Черное море настолько оголило британские острова для контр-удара из Балтийского моря, что для обеспечения своих действий против ограниченной цели (т. е. против Севастополя.—*Б. Ж.*) Англии пришлось направить ко входам в Балтийское море ядро своего флота".

Если Гроос далее констатирует, что „это, чисто оборонительное, мероприятие было в свое время неправильно понято общественным мнением Англии, видевшим в нем движение для нанесения главного удара и уже считавшимся с возможностью взятия Петербурга", то надо сказать, что и сам автор, — уже в исторической перспективе давно минувших событий, — столь же неправильно понял движение союзного флота в Балтику, поддавшись повидимому казенной фразеологии официальных британских источников о Восточной войне 1854—1855 гг. Какая могла итти, в действительности, речь об ударе на британские острова со стороны устаревшего и дряхлого по своему состоянию деревянного парусного русского Балтийского флота при наличии в „домашних" водах Великобритании превосходного по количеству и качеству кораблей, почти на 50% парового английского флота. На самом деле истинной целью похода в Балтийское море англо-французского флота являлась, как мы уже сказали, задача привязать к балтийскому побережью России возможно более многочисленную русскую армию,

для отвлечения ее сил от Крыма, от Кавказа, от Молдавского театра и от австрийской границы (для увеличения силы дипломатического давления Австрии на русское правительство). Кроме того союзники не исключали возможности вовлечения в войну против России ее старого врага на Балтике, Швеции, уже для непосредственных военных действий в Финляндии.

Очень жаль, что автор, увлекшись неправильной концепцией, упустил отличный случай иллюстрировать походом в Балтийское море союзного флота огромное значение, какое может приобрести в войне с континентальной, но примыкающей к морю державой морская сила, угрожающая ее побережью и этим привязывающая ее сухопутные силы к обороне этого побережья. Известно, что к обороне балтийского побережья в войну 1854—1855 гг. была привязана, благодаря присутствию союзного флота в Балтике, почти пятисоттысячная русская армия.

Мы не можем также согласиться с Гроосом, когда он приводит, в виде примера постановки ограниченной цели в войне, Японию, которая, по его мнению, поставила такой ограниченной целью в войне против России захват Кореи, а операции в Маньчжурии и против Порт-Артура являлись-де лишь обеспечением этого захвата. История десятилетия, протекшего между войнами Японии против Китая и России, с исчерпывающей ясностью показывает, что Япония ни в какой степени не примирилась с отнятием от нее Россией путем дипломатического давления Порт-Артура, завоеванного японской кровью у Китая. Обратное отнятие Порт-Артура у России открытой силой являлось одним из пламеннейших стимулов, подвигавших японский народ на огромные экономические жертвы во время подготовки к войне и японские армию и флот — на тяжелые жертвы кровью во время войны. Можно определенно сказать, что ни на одном из театров войны японцы не шли с таким одушевлением, не считаясь с потерями, на атаки русских позиций, как в Порт-Артуре, который являлся как бы „полем чести" для японских вооруженных сил. Конечно, вместе с тем, овладение Порт-Артуром имело для Японии и большое политическое и стратегическое значение: вытеснение России из Желтого моря, овладение ближайшим к Пекину и к Южной Маньчжурии портом-базой для своего военного флота; овладение вместе с тем построенным русскими портом — Дальним, являющимся наилучше расположенным и оборудованным экспортным портом из Южной Маньчжурии.

Столь же самостоятельное значение имели для Японии и

военные действия в Маньчжурии, южную часть которой уже тогда японская буржуазия считала совершенно необходимой, для дальнейшего экономического развития Японии, продовольственной и сырьевой базой. В войне с Россией японское правительство поставило действительно ограниченную цель, но эта ограниченная цель была не территориальная, не захват Кореи (что являлось важнейшей составной частью политической цели), но сокрушение военной мощи России на Дальнем востоке на срок, обеспечивающий не только заключение с ней мирного договора, благоприятного для достижения поставленных Японией политических целей, но и дальнейшее развитие империалистической политики Японии в Китае.

Ярким примером войны с ограниченной военной целью является война Италии против Турции в 1911 г. Политической целью войны для Италии было завладение последней турецкой провинцией, оставшейся на африканском побережьи Средиземного моря — Триполи. Эта провинция соединялась с Турцией непрерывной сухопутной территорией через Египет, который официально считался вассальным владением Турции, а фактически находился под властью Англии, „временно“ (уже 30 лет тогда) оккупировавшей его своими войсками. Итальянское правительство, повидимому, заранее договорилось с британским о закрытии Египта, в случае войны Италии против Турции, для прохода через его территорию турецких войск. Что же касается другого возможного пути сообщения Триполи с Турцией — морского, то итальянское командование имело полную уверенность этот путь перерезать, обладая подавляющим превосходством в морских силах перед своим противником. На этом расчете и был построен и фактически осуществлен итальянским командованием план войны против Турции, предусматривавший ограниченную военную цель: изолировав Триполи от Турции, высадить в нем свои сухопутные силы в необходимом количестве и, подавив сопротивление находившихся в этой провинции войск, завладеть ею фактически, добиваясь затем согласия Турции на уступку по мирному договору Триполи Италии посредством блокады Дарданелл и главнейших турецких портов на Средиземном море, а также занятием некоторых принадлежавших ей островов в Эгейском море и перед входом в Дарданеллы. Как известно, так в общем и протекла военная кампания Италии против Турции, если не считать неожиданно длительного и упорного сопротивления в Триполи турецких войск, поддержанных местным арабским населением. В этой войне

Италия не задавалась военной целью — сломить военную мощь Турции в полном масштабе всего государства, но, используя благоприятные географические и политические условия, поставила перед своими вооруженными силами ограниченную военную цель — сломить военную мощь Турции в Триполи, цель, совпадавшую в данном случае с политической целью войны — захватом Триполи; блокада Дарданелл и портов, а также захват островов („залог") были средствами давления на турецкое правительство, чтобы побудить его на отказ от Триполи.

Если мы сравним все три рассмотренных нами примера войны с ограниченными военными целями, то увидим общую во всех них характерную черту: основным условием, делавшим возможным постановку и достижение ограниченной военной цели, была возможность изоляции или вообще затруднения фактическому объекту этой ограниченной военной цели сообщения с центром военной мощи его государства и, с другой стороны, — обеспечение себе прочного и короткого сообщения с этим объектом. Крым был отделен от центра России огромной сухопутной территорией с чрезвычайно бедной сетью шоссейных и грунтовых дорог при отсутствии железнодорожного сообщения; в то же время союзники обладали вполне обеспеченным морским сообщением между Крымом и своими странами. Маньчжурия и вообще дальневосточный театр русско-японской войны были соединены с центром военной мощи России всего одной колеей железнодорожного пути в 11000 *км* протяжением, тогда как японцы, разбив и заблокировав русскую эскадру, приобрели обеспеченное и короткое сообщение между своей страной и непосредственным сухопутным театром военных действий, сокрушение на котором военной мощи России и являлось их ограниченной военной целью. Также и в третьем нашем примере: местные условия, политика Англии („нейтрализация" Египта) и превосходство морской силы дали возможность Италии изолировать от Турции территориальный объект выбранной итальянским командованием ограниченной военной цели, обеспечив в то же время удобное и короткое с ним морское сообщение для своей страны.

§ 12. ЗНАЧЕНИЕ МОРСКОЙ СИЛЫ ДЛЯ ПОСТАНОВКИ И ДОСТИЖЕНИЯ ОГРАНИЧЕННЫХ ЦЕЛЕЙ ВОЙНЫ.

Из этих и других подобных же многочисленных исторических примеров мы можем сделать заключение, что морская сила является мощным фактором, создающим

возможность постановки и обеспечивающим достижение ограниченной военной цели войны, если конечно этому благоприятствуют местные географические, политические и экономические условия.

О. Гроос и Ю. Корбет утрируют этот вывод, когда утверждают, что Англия, „столь малое государство со слабой армией могла добиться за счет сильных военных держав континента таких громадных завоеваний за морем“ потому, что она „применяла ведение войны с ограниченной целью“. Конечно не потому только Англия превратилась в мощную колониальную империю, что ее правительство изобрело и проводило с неизменным успехом в течение столетий чудодейственный метод войны с ограниченной военной целью, против которого никто из ее противников на континенте ничего не мог придумать. Географическое положение британских островов, блокирующих морские пути, ведущие из океана и Средиземного моря к берегам Франции, Голландии, Германии и прибалтийских стран; зависимость существования самой Англии от обеспеченности ее морских сообщений; естественные богатства ее недр (уголь и металлы); исторический ход развития и ведения взаимной борьбы континентальных европейских держав, зависевший в свою очередь от географических и экономических условий их расположения и существования — были действительными причинами возвышения Англии и превращения ее в могущественную колониальную империю и владычицу морей. Победы и успехи ее на морях обязаны, кроме исключительно выгодного ее стратегического положения, и тому, что энергия британской нации, в силу ее островного положения, неизменно, в течение столетий, устремлялась на море, в то время как энергия европейских народов тратилась на непрерывную борьбу на континенте. Отсюда — и лучший подбор командования и команд британского флота, чем у его соперников; и постоянная работа военно-морской мысли; и преемственность в накоплении знаний, традиций и опыта в ведении войны на море; и, что может быть важнее всего, преемственность в проведении в течение столетий морской политики, неизменно направленной на обеспечение за собой мировых океанских путей и контролирующих их географических пунктов. С изменением производительных сил и производственных отношений меняется, естественно, и влияние географических и экономических условий на развитие государств. И мы видим, как уже в настоящее время, в эпоху расцвета финансового капитала и сопутствующего ему прогресса промышленности, техники и науки,

те же географические условия, способствовавшие ранее возвышению Англии, начинают изменять ей.

На первый план империалистического фронта выдвигается могущественная североамериканская держава, географическое положение которой (она разделяет два океана и владеет соединяющим их каналом), размер непрерывной государственной территории и ее естественные богатства — более гармонируют с масштабами современных производительных сил, чем становящиеся уже узкими рамки британских островов. Накопленная веками энергия британской буржуазии, ее опыт и традиции, в связи с накопленной веками же мощью ее огромной колониальной империи, с принадлежащими ей на океанах стратегическими путями и их узлами — еще дадут возможность Великобритании в течение некоторого времени поддерживать свое положение величайшей морской державы, но уже разделяя это положение с Америкой и оглядываясь на нового, быстро растущего соперника — на молодую тихоокеанскую островную великую державу, на Японию.

Мы уже в первой мировой войне видели, как Великобритания нашла себя вынужденной отказаться от своей традиционной, веками выношенной стратегии ограниченных военных целей и перейти к стратегии, более соответствующей масштабу и размаху современной империалистической войны. Созданная на основе всеобщей воинской повинности и участвовавшая на полях великих сражений пятимиллионная английская армия с трудом ведь укладывается в рамки войны с ограниченной военной целью. Наши рассуждения лишний раз показывают, что не может быть вечной и универсальной стратегии, чудодейственно приводящей к успеху на войне во все времена и при всякой обстановке. Возвышение Англии, ее развитие, успехи и превращение в могущественнейшую британскую колониальную империю произошло в эпоху развития промышленного капитала (от Кромвеля до XIX в.); эпоха финансового капитала застает гордую Великобританию уже на нисходящей ветви ее исторического развития. Традиционные черты британской морской политики и стратегии давали ей успех в политической и военной борьбе в обстановке эпохи развития промышленного капитала; новые условия новой эпохи требуют новых методов и масштабов политики и стратегии; старые начинают уже изменять.

Наши рассуждения тем более приобретают силу, что на фоне развивающейся империалистической борьбы с капиталистическими соперниками, — перед британской, как и вообще

перед мировой буржуазией, встает новый могущественный враг — великая пролетарская держава, наш Советский союз. Социально-экономическая его структура и связанное с ней планирование его народного хозяйства, в соединении с огромными его естественными богатствами, обеспечивают Советскому государству невиданное экономическое развитие. Эта же социальная сущность делает страну Советов не только свободным союзом всех населяющих его национальностей, но и социалистическим отечеством трудящихся всех стран; вооруженные силы Советского союза комплектуются рабочими и крестьянами, проникнутыми сознанием необходимости защищать независимость своего собственного государства трудящихся. Все эти обстоятельства огромнейшего значения не могут не ослаблять действительность применяемых капиталистическим миром в борьбе с Союзом советских социалистических республик старых методов политики и стратегии, выработанных веками существования капиталистической системы.

Было бы однако величайшей ошибкой, если бы мы, перегнув силу этих доводов, пришли к заключению, что эти старые методы политической и вооруженной борьбы вовсе уже не применимы в борьбе империалистов против нас. Поскольку существует еще сам капиталистический мир; поскольку рабочие массы в нем в значительной своей части еще находятся в идеологическом плену у II Интернационала; поскольку сам Советский союз переживает пока переходный период к социалистическому хозяйству, — постольку в борьбе против нас еще могут и будут иметь применение и действительность старые, веками выработанные и испытанные методы ведения войны империалистов. Мы не можем поэтому отрицать и возможность применения Англией в интенсивно подготовляемой ею вооруженной борьбе против нас ее традиционных методов ведения войны с ограниченными военными целями, обеспечиваемыми ее морской силой. Такие предположения наши тем более должны считаться правдоподобными, что, наряду с неограниченной политической целью — сокрушением Советского союза (достижение которой Англия легко согласится предоставить при своей поддержке своим континентальным вассалам и союзникам), Англия, несомненно, будет преследовать в вооруженной борьбе с нами и свои частные империалистические цели, — напр. на богатом нефтью и марганцем Кавказе, — которые она может рассчитывать достигнуть постановкой и выполнением ограниченной военной цели.

Предвидеть — это уже наполовину сделанный путь, чтобы

предотвратить. Внимательное изучение операций, предпринимавшихся в прошлые войны, при выдающемся участии в них морских сил, для достижения ограниченных целей войны, дает нам возможность предвидеть и, следовательно, предотвратить подобные операции, могущие быть направленными против Советского союза его вероятными противниками в будущей войне. В этом — практическое значение изучения такого, казалось бы, теоретического вопроса, как классификация войны на войны с ограниченными и неограниченными целями.

Очень жаль, что О. Гроос совершенно не рассматривает классификации войн по методу их ведения — на войны на сокрушение и войны на измор. Эта классификация также имеет в настоящее время не только теоретическое, но и большое практическое значение, — хотя бы уже потому, что многие выдающиеся военные писатели, находясь еще под впечатлением величайших событий мировой войны, склонны считать войну на измор типичной формой войн для современной нам эпохи. Каждое новое исследование этой важной и крупной проблемы военной науки нынешнего дня, в особенности принадлежащее такому талантливому и вдумчивому военнонаучному писателю, каковым несомненно следует признать О. Грооса, и освещающее проблему с точки зрения участия в войне на измор морских сил, явилось бы ценным приобретением военной теории. Коснуться этой проблемы автору было бы тем более уместно, что его 3-я глава, трактующая вопросы взаимоотношений между действиями сухопутных и морских сил, дает к этому много поводов. Одним из них мы и воспользуемся при рассмотрении 3-й главы, чтобы вернуться к этой важной проблеме войн на измор и на сокрушение.

III

§ 13. ЕДИНСТВО СТРАТЕГИИ И НЕОБХОДИМОСТЬ ЕДИНОГО ПЛАНА ВОЙНЫ.

Глава III книги содержит в себе рассмотрение взаимоотношений между действиями сухопутных, морских и воздушных сил. Автор вновь возвращается к выводам 1-й главы о необходимости единства стратегической мысли и высказывает правильное, но по существу не новое, заключение, что „сухопутная и морская стратегия (а если мы захотим признать самостоятельность воздушного оружия, то и воздушная стратегия) являются лишь частями общей стратегии“ и что

„мы сможем разрешать частные проблемы той и другой только тогда, когда будем их рассматривать во взаимоотношении с общей стратегией".

Подчеркивая также рассмотренную в 1-й главе необходимость в единстве стратегического руководства войной, О. Гроос набрасывает краткую схему увязывания взаимоотношений между разными родами вооруженных сил в едином плане войны:

„Как только установлена политическая цель войны и в соответствии с политическими условиями выделена общая военная цель, которую в состоянии себе поставить руководство ведением войной, — тотчас же выяснится распределение задач для достижения общей военной цели между армией, флотом и воздушным оружием. Кроме того необходимо установить и взаимоотношения между этими тремя родами оружия; только после этого можно разработать методы, на основании которых все три рода оружия лучше всего выполнят свои функции".

Необходимость постоянной и углубленной работы над этим единым оперативным планом войны приводит О. Грооса к идее создания объединенного штаба, на обязанности которого кроме того должно лежать непрерывное изучение возможностей совместной деятельности всех трех родов вооруженных сил и руководство их подготовкой к этому.

Подтверждая отсутствие единого оперативного плана в Германии до и во время мировой войны, автор констатирует, что и у англичан такой единый план имелся лишь в отношении частной задачи — немедленной переброски на материк с началом войны британского экспедиционного корпуса. Автор приводит ряд фактов, иллюстрирующих отсутствие единства в руководстве действиями германских сухопутных и морских сил; часть этих фактов нами уже рассмотрена при разборе 1-й главы. Мы считаем полезным сейчас обратить внимание читателей на те приводимые автором факты, которые показывают воздействие событий на сухопутном театре войны на стратегическое положение на море и, обратно, воздействие морских операций на положение на сухопутном театре. Проигранное союзниками сражение у Монса и угроза французским портам Канала повлекли за собой отдачу предварительного приказания о переносе базирования британского флота в южную часть Северного моря. Дальнейшее наступление германских армий к Марне привело к переносу путей перевозки войск из Канала в Бискайский залив и к эвакуации союзниками Остенде, Булони и Гавра. С другой стороны, деятельность германских

подводных лодок облегчила захват немцами Антверпена, Зеебрюге и Остенде; появление германских подводных лодок в Канале задержало важные перевозки британских войск; но англо-бельгийская армия в то же время, при помощи орудий старых британских кораблей, удерживает свои позиции у Ньюпора, что предопределяет дальнейший позиционный характер войны на западном фронте.

Гроос заканчивает главу III разбором истории зарождения и решения идеи Дарданелльской операции, как пример того, что и Англия, располагавшая опытом столетий в ведении морских войн, терпела неудачи перед трудностями, связанными с руководством и организацией совместных действий морских и сухопутных сил. Мы считаем полезным несколько остановиться на этом примере, так как, по нашему мнению, автор, приводя факты, не дает им достаточного объяснения. И одной из причин этого, как мы полагаем, является то, что автор, в своей классификации войн в главе II, как это мы уже отметили, не рассматривает их классификации, по методу ведения — войны, „на сокрушение“ и „на измор“.

§ 14. ВОЙНА НА ИЗМОР И НА СОКРУШЕНИЕ.

Не останавливаясь на самом существе этой классификации, достаточно известной нашим читателям по широкой трактовке ее в нашей военной литературе, мы, во избежание недоразумений, дадим все же краткие формулировки тех понятий, которые мы вкладываем в термины войн „на сокрушение“ и „на измор“. Под войной на сокрушение мы понимаем такой метод, при котором усилия всей совокупной военной мощи государства, в первую очеред конечно его вооруженных сил, направлены главным образом на сокрушение вооруженных сил противника, следствием чего является занятие своими войсками таких областей и пунктов его территории, лишаясь которых противник теряет способность воссоздания новых вооруженных сил и таким образом вынуждается к согласию на политические требования победителя. Из этого определения мы видим, что военной целью в войне на сокрушение является разгром вооруженных сил противника, с последующей, если противник еще не считает себя вынужденным просить мира, оккупацией части его территории. Под войной же на измор мы понимаем такой метод, при котором всей совокупности военной мощи государства, в том числе конечно и его вооруженным силам, ставится главная задача — разрушение политико-

экономической мощи неприятельского государства, чем обусловливается в дальнейшем, если его правительство все же не считает еще себя вынужденным просить мира, разгром его вооруженного фронта, с последующей оккупацией, как и в первом случае, его территории. Из этого определения видно, что военной целью в войне на измор является совокупность таких действий вооруженных сил, которые в наибольшей степени способствовали бы разрушению его политико-экономической мощи. Сюда могут относиться: создание сплошных вооруженных фронтов, изолирующих неприятельское государство от внешнего мира; занятие его важных в экономическом отношении областей; экономическая блокада его морских границ и пр.

Было бы огромной ошибкой считать, что метод „войны на измор“ предполагает избежание во что бы то ни стало боевых решений на вооруженных фронтах. Само создание и удержание таких фронтов, занятие неприятельских территорий, а также и морская блокада неприятельского побережья — связаны с непременной готовностью сломить сопротивление неприятельских сил, пытающихся мешать выполнению этих задач. Если бы, например, германский Флот Открытого Моря предпринял операции по прорыву экономической блокады Германии и по борьбе против морских коммуникаций Англии (путем напр. захвата норвежского побережья Атлантического океана), то не подлежит сомнению, что ему пришлось бы при выполнении этих операций встретиться с решительной атакой его всеми силами британского флота; но настойчивость этих атак вероятно упала бы, как только для английского командования определенно выяснилось бы намерение германского флота вернуться в свою базу, так как не уничтожение германского флота, но экономическая блокада Германии и обеспечение морских коммуникаций Великобритании были основными задачами, поставленными английским морским силам. Поведение Grand-Fleet'а в Ютландском бою полностью подтверждает это соображение.

Из изложенного понятно, насколько важно — и в период подготовки государства к войне и во время ее ведения — не только поставить правильную военную цель, но и верно определить ее характер (в смысле метода ее ведения — на сокрушение или на измор); из последнего уже вытекают стратегические задачи отдельным высшим соединениям вооруженных сил, а следовательно и их дислокация, базирование, стратегическое развертывание, мобилизация, оборудование

театров и тыла, задания к экономике и к промышленности, политическая подготовка войны и пр. и пр. О. Гроос повидимому не учитывает всего важного значения своевременного и правильного определения характера войны, почему не только не охватил его в своей классификации войн, но и не нашел ему места в своей, вышеприведенной нами, схеме плана войны, которая поэтому нуждается в существеннейшей поправке: после выявления общей военной цели должно непременно следовать определение характера предстоящей войны, из которого уже будет выясняться распределение стратегических задач между высшими соединениями вооруженных сил для достижения общей военной цели.

§ 15. ПРОИСХОЖДЕНИЕ ДАРДАНЕЛЛЬСКОЙ ОПЕРАЦИИ.

Пропуск этой классификации войн, по методу их ведения, не дал также возможности О. Гроосу и правильно объяснить историю зарождения и развития решений английского высшего командования, определивших судьбу Дарданелльской операции.

Из всей обширнейшей военной литературы о мировой войне с несомненностью явствует, что не только германский Большой штаб, но и генеральные штабы держав Согласия и до и в начале войны были убеждены, что эта война будет иметь характер крайне решительной и быстротечной войны на сокрушение. Причины такого убеждения отчасти лежали в утверждении экономистов, что современные государства с их интенсивными и индустриализованными формами хозяйства и развитыми мирохозяйственными отношениями не в состоянии будут долго вести войну, но главное — в военной науке, сложившейся на основе изучения войн эпохи французской революции и Наполеона и проверившей свои выводы на опыте европейских войн XIX в., в том числе быстротечных кампаний, проведенных под руководством Мольтке и закончившихся разгромами неприятельских армий в решительных генеральных сражениях.

Когда германский план молниеносного наступления и сокрушения французских армий потерпел крушение на Марне; когда после отката германских армий к реке Эн усилия обеих сторон охватить фланг противника для получения решительной развязки выразились в знаменитом „беге к морю“, после чего враждующие армии застыли в своих позициях на всем западном фронте, — командования обеих сторон все же не отказались еще от идеи сокрушитель-

ного удара на фронте, в систематических подготовках и попытках нанесения которого в сущности и выразилась вся война на западном фронте. Создание новых многочисленных формирований, в том числе и трехмиллионной „армии Китченера“, грандиозное развертывание военной промышленности, мобилизация всей вообще экономики воюющих стран — все эти мероприятия, энергично проводившиеся обеими сторонами в непредвиденных до войны масштабах, имели своей задачей накопление сил на фронте для нанесения сокрушительного удара неприятельской армии. Одновременно с этим коалиция Антанты, географически занимавшая охватывающее положение по отношению к Германии и ее созникам, принимала все меры и к экономическому их удушению, причем видная роль в этой задаче принадлежала морским силам. Все же союзное командование не рассчитывало поставить Германию на колени только посредством ее измора, но искало развязки на фронте, усматривая в изморе лишь средство для его ослабления. Отсюда, естественно, вытекало и стремление союзного командования к сосредоточению всех сил и средств на главном сухопутном фронте войны, т. е. на западном фронте. Это стремление было особенно сильно в первый год войны, когда оно диктовалось не только намерением прорвать и разгромить германский фронт, но и опасением за устойчивость своего собственного фронта под могучими ударами германских армий, с огромной боевой силой которых союзники уже ознакомились.

Вот при таких настроениях союзных правительств и командования в те месяцы, когда государства Антанты, и в первую очередь Великобритания, напрягали усилия для лихорадочного создания новых армий и огромных количеств военного снаряжения, происходило зарождение и развитие Дарданелльской операции.

В этой обстановке, естественно, британский Военный совет и в особенности Китченер, считали ошибкой отвлечение каждого батальона с западного фронта на другие участки мирового театра войны, хотя бы и весьма сами по себе важные. Исключительно важное стратегическое значение турецких проливов для хода всей мировой войны для нас теперь, после ее окончания, исчерпывающе ясно. В случае овладения проливами союзники приобретали следующие выгоды: изоляция от центральных держав Азиатской Турции, с ее огромным резервуаром продовольствия, сырья и пушечного мяса и с пролегающими по ней стратегическими путями для ударов по важным узлам военнополитической мощи Великобритании и России;

в связи с последним — освобождение больших количеств вооруженных сил и средств союзников с малоазиатских театров; установление короткого и обеспеченного морского пути между союзниками и Россией, продовольствие, сырье и даже живая сила которой могли быть направлены к союзникам взамен нехватающего ей военного снаряжения; в дальнейшем развитии событий союзники могли рассчитывать на капитуляцию Болгарии, вовлечение в свой лагерь Румынии и создание нового, южного, фронта войны, базирующегося на Дунай и смыкающего между собой западный и восточный фронты. Теперь уже, post factum, мы можем с достаточной степенью обоснованности утверждать, что захват проливов союзниками привел бы к их победе и разгрому центральных держав года на полтора раньше, чем это в действительности случилось. Ради такого великого результата союзное командование, как нам это теперь кажется, не должно было бы жалеть никаких средств, чтобы в наибольшей степени подготовить и обеспечить скорый и полный успех Дарданелльской операции.

Было бы неправильно утверждать, что перечисленные нами выгодные последствия, которые могли бы проистечь от захвата союзниками турецких проливов, были в то время совершенно неясны британскому командованию; опубликованные материалы свидетельствуют, что эти соображения не были чужды влиятельным представителям Британского военного совета. Черчилль, например, был пламенным энтузиастом идеи Дарданелльской операции; не возражал принципиально против нее и Китченер. Возможно также, что у британского правительства имелись еще и тайные причины, подвигавшие его к решению завладеть проливами и Константинополем — стремление предупредить в этом захвате Россию. Но когда от принципиального решения переходили к технической проработке способов его выполнения и к расчетам необходимых для этого сил и средств, то над всякими в этой работе соображениями брала верх господствовавшая в умах союзного командования доктрина „войны на сокрушение", с вытекавшей из нее военной целью — искать развязки войны на западном фронте, в его прорыве и последующем разгроме собранных на нем главных сил германских армий. Война на измор не отрицалась союзным командованием и велась со всей возможной систематичностью, но на нее смотрели, как на вспомогательное средство, предназначенное для обеспечения успеха на главном операционном направлении, т. е. как на средство для ослабления германского западного фронта. Всякие действия на операционных

направлениях, имевших общей задачей измор Германии и ее союзников, поэтому признавались весьма желательными, но при основном условии,—чтобы они не вели к ослаблению сил союзников на главном, решающем, по мнению союзного командования, операционном направлении. Выполнение таких операций по измору противников морскими силами считалось поэтому особенно желательным, так как не влекло ослабления сил и средств союзников на главном сухопутном фронте войны.

Для того, чтобы принять полноценное решение на операцию против турецких проливов, с выделением на нее необходимых для обеспечения ее успеха морских и сухопутных сил и средств, союзное командование должно было бы в корне пересмотреть основную идею своего плана войны и на долгий срок отказаться от попыток разгрома германских армий на главном сухопутном фронте, ограничившись на нем более скромным заданием — удержанием его против их атак. На такой крутой поворот в своем стратегическом мышлении, воспитанном на доктрине „сокрушения" в духе Наполеона, союзное командование не оказалось способным. Все перипетии изложенной О. Гроосом истории зарождения и развития решений союзного командования в Дарданелльской операции находят, как нам представляется, свое объяснение и приобретают значение практически полезного и для нас поучения именно при изложенной нами точке зрения, лишний раз показывающей, как опасно подходить к принятию стратегических решений с шаблонными военными доктринами.

Как ошибалась военная наука XIX в., базировавшаяся на „вечных" принципах и считавшая, что гений Наполеона открыл, а его последователи исследовали и окончательно выявили истинную и неизменную природу войны, затемненную „кабинетными" войнами XVII и XVIII вв.—природу войны на сокрушение неприятельской живой силы, так неправы и те современные военнонаучные писатели, которые считают, что типичной для XIX в. была война на сокрушение, а для современной нам эпохи таковыми являются войны на измор. Прежде всего надо отметить, что пятнадцатилетняя война Наполеона с Великобританией была войной на измор; завоеванное британским флотом с самого начала войны владычество на океанах обеспечило морские пути за Англией и отрезало от них Францию, что и было основной причиной победы первой в этой грандиозной борьбе. Такой же войной на измор была, уже во второй половине XIX в., гражданская война в Соединенных

штатах: завоеванное северянами владычество на Атлантическом океане и на реке Миссисипи позволило им экономически задушить своих противников, что и обеспечило Штатам окончательную победу в этой долгой и упорной гражданской войне. На ряду с этим, войны Наполеона с континентальными коалициями, создававшимися на фоне непрекращавшейся войны с Англией и при непосредственном ее участии, дали нам классические образцы войн на сокрушение. Такими же типичными войнами на сокрушение были европейские континентальные войны за национальное объединение, наполнившие собой середину XIX в. Были войны и смешанного типа, как русско-японская война, которую трудно отнести к тому или иному типу: японские победы далеко не сокрушили всей живой силы России; сама же Япония через $1^1/_2$ года войны вынуждена была согласиться на мирные условия, далеко, по ее мнению, не соответствовавшие ее военным успехам, вследствие истощения ее — и экономического и людскими резервами. Первая мировая империалистическая война, вопреки всем усилиям воюющих сторон, стремившихся вести ее методами сокрушения, вылилась в грандиозную войну на измор, в которой победила Антанта, занимавшая охватывающее положение по отношению к своим противникам, владевшая морскими путями и отрезавшая от них своих противников. Великая российская гражданская война развивалась на нескольких, оторванных друг от друга, театрах, и на каждом военные действия в конечном счете приобрели явный характер войны на сокрушение, чем решился исход и всей гражданской войны, несмотря на все усилия интервентов и белых, на ряду с попытками разгромить Красную армию, задушить Советскую Россию методами войны на измор.

Какой же практический вывод мы должны сделать из изложенного?

Мы должны со всей тщательностью изучать условия обстановки, которые приводят, в одном случае, к войнам на сокрушение и в другом — к войнам на измор. Мы должны при этом иметь в виду, что чистые типы войн встречаются весьма редко и что чаще приходится иметь дело со смешанными типами, в которых будут действовать и методы войны на сокрушение, и методы войны на измор; можно поэтому говорить лишь о преимущественном характере войны.

Готовясь к грядущей неизбежной войне с капиталистической коалицией, мы должны, как уже говорилось, вполне конкретно определить ее характер — не только какой метод будет

преимущественным, но с возможно большим приближением и степень участия каждого. Полезно при этом отметить, что морская сила принимает выдающееся участие в войнах на измор, в которых огромное значение приобретают морские пути.

На этом мы заканчиваем рассмотрение первых 3 глав книги О. Грооса, содержащих в себе изложение общего учения о войне, и, как было сказано в начале нашего введения, переходим к рассмотрению общей концепции автора о войне на море, в ее целом.

IV

§ 16. СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ЦЕЛИ В ВОЙНЕ НА МОРЕ.

Приступая к рассмотрению концеппии О. Грооса о войне на море, следует прежде всего отметить, что, хотя Гроос является оригинальным автором большого исторического труда „Война на Северном море“, выгодно отличающегося критическим подходом и глубиной анализа от аналогичного труда английского историка Ю. Корбета „Морские операции“, — однако к сожалению приходится констатировать, что в этой концепции О. Гроос является последователем учения Корбета о морской войне, изложенного в его капитальном, вышедшем еще до мировой войны, труде „Some principles of maritime strategy“. Мы сожалеем об этом в особенности потому, что труд покойного Корбета, как и все вообще его произведения, проникнут узким национализмом; исторические примеры, приводимые им в этом труде, трактуются им по большей части пристрастно, а выводы применимы главным образом к специфическим задачам и условиям британских морских сил. И вот О. Гроос, приняв за основу своей концепции о морской войне учение английского морского историка, не смог освободиться от его узконационалистических британских тенденций и подвести под свою концепцию более объективный и широкий фундамент, — более пригодный хотя бы для формирования военно-морской мысли в самой Германии.

Свое исследование о войне на море О. Гроос начинает с определения стратегических целей военных действий морских сил. Установив, что сухопутные войска, для того чтобы принудить противника к миру на предъявленных к нему политических условиях, должны уничтожить его армию и занять его территорию, — Гроос противопоставляет этим стратегическим целям операций на сухопутных театрах стратегические цели операций на море — „удержание или завоевание

владения морем" [1], причем эту формулировку автор сейчас же объясняет:

... „Цель морской войны состоит в задержании тех кораблей, которые перебрасывают грузы и войска противника, и в охране тех кораблей, которые обслуживают собственную торговлю и перевозку своих войск. Владение морем является не чем иным, как владением морскими путями".

Необходимо указать прежде всего, что формулировка Гроосом стратегических целей морской войны не полна, так как не охватывает ряда весьма важных операций морских сил и в первую очередь операций против неприятельского побережья и против расположенных и действующих на нем сухопутных сил противника. Охрана перевозки войск через море составляет ведь только часть — и не самую трудную — десантной операции; на обязанности морской силы еще лежат: обеспечение высадки войск на неприятельское побережье путем подавления своими боевыми средствами сопротивления обороняющих это побережье неприятельских вооруженных сил, а также и дальнейшая поддержка действий на берегу высаженных войск. Кроме десантной операции, предметом действий морских сил могут также являться: обстрел упирающегося в море фланга и вообще позиций или укреплений неприятельских сухопутных сил; всякого рода бомбардировки разных береговых пунктов — городов, портов, аэродромов и пр.; высадки подрывных партий для разрушения сооружений, имеющих военное значение — железнодорожных путей, мостов, складов, радиостанций и пр.; перерезание подводных телеграфных кабелей и пр. и пр.

В опубликованных наших работах мы неоднократно формулировали основные стратегические задачи морских сил в следующих трех пунктах, из которых каждый имеет и позитивную и негативную формы:

1) борьба за морские сообщения, т. е. перерыв неприятельских морских сообщений и обеспечение своих;

2) борьба за берега, т. е. действия против неприятельского побережья и обеспечение своего побережья от соответствующих действий неприятеля;

3) содействие своей армии, оперирующей на приморском театре (и действия против неприятельской армии, расположенной и оперирующей там же).

[1] По-немецки: „Die Behauptung oder Erringung der Seeherrschaft", см. O. Groos, Seekriegslehren im Lichte des Weltkrieges, стр. 43.

Перечисление этих задач не является еще утверждением, будто во все исторические эпохи, в каждой войне и при всякой обстановке, морским силам всегда приходилось и придется и в будущем встречаться с необходимостью решать все эти три рода стратегических задач; но мы утверждаем, что каждая стратегическая задача, которую когда-либо пришлось или придется решать морской силе, может быть отнесена к одному из этих трех родов стратегических задач, — почему мы и назвали их „основными стратегическими задачами морских сил".

§ 17. ОПРЕДЕЛЕНИЕ ПОНЯТИЯ „ВЛАДЕНИЕ МОРЕМ".

Сузив стратегические задачи морской силы до борьбы, в сущности, только за морские сообщения, автор отождествляет успешный результат такой борьбы с понятием, которое он вкладывает в термин „владение морем", достижение которого и является, по его мнению, военной целью войны на море. Мы считаем нужным со всей категоричностью отвергнуть такой взгляд автора, как неверный по существу и, как дальше увидим, вносящий большую путаницу в общую концепцию учения о войне на море. Как мы неоднократно также в наших работах старались выяснить, термин „владение морем" обозначает не цель действия морских сил, но один из методов (не единственный) стратегического обеспечения операций морских сил, направленных к достижению поставленных им основных стратегических задач. В этот термин мы вкладываем понятие более широкое, чем только владение морскими путями, и формулируем это понятие, как „создание на море такого стратегического положения, при котором неприятельская морская сила лишается возможности производить в море боевые операции, а мы сохраняем эту возможность в полной мере".

Из этого определения не трудно сделать вывод, что метод обеспечения основных стратегических задач морских сил посредством овладения морем по существу представляет метод концентрации своих морских сил на уничтожении или заблокировании морских сил противника, вместо того, чтобы непосредственно прикрывать своими морскими силами выполнение этих основных задач от атак неприятельского флота, находящегося в море. Вместо того, чтобы разбросать свои морские силы на непосредственное конвоирование своих идущих в море

коммерческих судов, хотя бы и сведенных в караваны, признается более целесообразным лишить противника самой возможности нападать в море на наши коммерческие суда, уничтожив или заблокировав его морскую силу. Вместо того, чтобы разбрасывать свои морские силы на отдельные отряды, для нападения в море на неприятельские коммерческие суда, рискуя, что отряды будут порознь уничтожены сведенными в более крупные отряды морскими силами противника, — более целесообразно будет предварительно сосредоточить морские силы на задаче уничтожения или заблокирования неприятельского флота, после чего уже не трудно будет уничтожить и морскую торговлю противника. Так же рассуждая, мы приходим к заключению, что целесообразнее и надежнее будет обеспечить переход через море и высадку десанта на неприятельское побережье от атак неприятельского флота путем уничтожения или заблокирования его, чем посредством непосредственного прикрытия десантной операции своими морскими силами. Целесообразнее и надежнее будет обеспечить собственное побережье от нападений неприятельского флота, уничтожив или заблокировав его, чем разбросать свои морские силы на непосредственную охрану нашего побережья на всем его протяжении. Те же соображения, очевидно, в полной мере применимы и к выполнению морской силой задач по оказанию содействия армии, оперирующей на приморском театре.

Таково именно и было происхождение и развитие метода „борьбы за владение морем“ в эпоху англо-голландских и англо-французских морских войн, наполнивших собой XVII и XVIII вв., когда оба противника, путем непосредственного военного опыта, убеждались в преимуществах метода концентрации своих морских сил на задаче уничтожения или заблокирования неприятельского флота перед непосредственным прикрытием своими морскими силами операций по выполнению возложенных на них основных стратегических задач.

§ 18. КРАТКИЙ ИСТОРИЧЕСКИЙ ОБЗОР РАЗВИТИЯ ЦЕЛЕЙ, ФОРМ, СРЕДСТВ И МЕТОДОВ ВОЙНЫ НА МОРЕ.

Было бы однако большой ошибкой утверждать, что владение морем является единственным способом обеспечения выполнения морской силой возложенных на нее основных стратегических задач, — способом, действительным и реально осуществимым во все времена и при всякой обстановке. От-

сутствие диалектичности у этого понятия также является большим дефектом теории Корбета и Грооса. Между тем, в течение всего огромного исторического периода существования и боевой деятельности гребных флотов не имела и не могла иметь место борьба за морские сообщения и не зарождалась идея борьбы за владение морем.

Причины тому лежали и в состоянии производительных сил, и в производственных отношениях в ту эпоху. Хрупкие, движимые мускульной силой человека, не мореходные из-за весел гребные суда не могли ни совершать большие переходы, ни долго держаться в море, в особенности в свежую погоду. Человечество в то время не умело еще определять вне видимости берегов курс и место корабля в море; небольшие сравнительно протяжения эксплоатировавшихся в ту эпоху морских путей — главным образом в пределах Средиземного моря — и обилие на его побережьи закрытых бухт не создавали побудительных причин к совершенствованию флотов в отношении их мореходности, длительности пребывания в море и возможности совершать большие морские переходы. Военные флоты в эпоху гребного корабля являлись, главным образом, средством обеспечения фланга и ближнего тыла продвигавшейся вдоль берега армии и охраны ее морских путей снабжения, также проложенных вдоль берега. Ряд крупных войн той эпохи: греко-персидские, пелопонесские, пунические, борьба Октавия с Антонием и другие, — ярко иллюстрируют и полностью подтверждают наши выводы. Молодые западноевропейские государства, образовавшиеся на развалинах Римской империи и унаследовавшие от нее экономические потребности в эксплоатации морских путей, в особенности связывающих их с Востоком, — вступили в XI в. в длительную борьбу с Исламом, создавшим могучую военную империю на берегах восточной части Средиземного моря и прервавшим, таким образом, свободу морских сообщений Запада с Востоком. Эта борьба, выразившаяся, как известно, в так называемых „крестовых походах", привела к организации больших и дальних десантных экспедиций, перевозивших войска крестоносцев из западноевропейских портов Средиземного моря в Египет, в Палестину и в Сирию. Гребные суда, по своей недостаточной вместимости и неспособности к длинным переходам, оказались мало пригодными для таких экспедиций; пришлось приспосабливать для них давно уже употреблявшиеся для перевозки торговых грузов парусные суда, что и явилось первым толчком к совершенствованию и вооружению последних.

Крестовые походы не дали западноевропейским государствам победы, но культурная польза от них была велика, так как они привели западноевропейские народы к более тесному соприкосновению с более культурными Византией и арабским Востоком, от которых они восприняли много научных знаний, в том числе знания об истинной форме земли, об определении своего места в море по солнцу и звездам, а также, между прочими полезными техническими знаниями, познакомились с употреблением компаса. Неуспех завоевания свободного пути на Восток через Средиземное море повернул западноевропейскую предприимчивость, в поисках все того же пути, на Запад, в Атлантический океан, чему способствовали усовершенствование парусных судов и приобретение вышеуказанных знаний. Поиски новых океанических путей на Восток привели, как известно, в конце XV и начале XVI вв. к великим географическим открытиям и положили начало хищнической колониальной политике западноевропейских государств, в первую очередь Испании и Португалии. В результате этой политики из новооткрытых и покоренных стран стали выкачиваться богатства, переправляемые на парусных кораблях в метрополии. Англия и Франция, по ходу их государственного формирования, позже вступили на путь колониальной политики и, полагая, что лучшие из новооткрытых земель уже захвачены испанцами и португальцами, начали свою колониальную политику с грабежей испанских и португальских колоний и кораблей, перевозивших в метрополию ценные грузы. Отсюда постепенно зарождается и развивается, в войнах англо-испанской и англо-голландских (XVI — XVII вв.), борьба за морские сообщения как одна из основных стратегических задач морской силы, наравне с которой находят себе конечно применение, как и ранее, борьба за берега и содействие флотов своим армиям.

Мы уже говорили, что в процессе англо-голландских войн зарождалась и оформлялась идея борьбы за владение морем как наилучшего метода в условиях борьбы парусных флотов (способных длительное время держаться в море и совершать длинные переходы), для стратегического обеспечения операций по достижению поставленных морским силам основных стратегических задач. В течение долгого, почти двухсотлетнего, периода англо-французских войн (конец XVII, XVIII и начало XIX в.) идея борьбы за владение морем получает дальнейшее развитие.

Основными способами достижения владения морем являются: уничтожение неприятельского флота в морском бою

и блокада его в его базах, причем для поддержания блокады блокирующий флот должен быть готов вступить в бой с пытающимся ее прорвать противником. Идея морского эскадренного боя являлась, таким образом, руководящей для развития материальной части парусных флотов, их вооружения, диференциации их на основные классы боевых судов, их организации, тактики и пр. Задачи блокады и крейсерских операций на морских торговых путях прибавляли к этому еще задания мореходности и длительности пребывания в море парусных кораблей. К началу XIX в. борьба за владение морем, как метод обеспечения операций по достижению морскими силами поставленных им основных стратегических задач, получила свое окончательное оформление, соответственно чему отлились в четкие формы тактика, организация и техника парусного флота. Можно сказать, что в это время деревянный парусный флот достиг наивысшей возможной степени своего развития; дальнейшее увеличение боевой силы линейного корабля путем увеличения количества его артиллерии, а следовательно и его водоизмещения, становилось затруднительным, вследствие достигнутого уже предела прочности дерева как материала для его постройки, и нецелесообразным, так как при дальнейшем увеличении размеров парусного корабля он настолько терял в своих маневренных качествах, что корабль, меньший его размерами и следовательно имевший на вооружении меньшее количество пушек, мог, лучше маневрируя в бою, занять и удерживать выгодную артиллерийскую позицию, относительно своего большого, но неуклюжего противника и разгромить его.

Невозможность повысить боевую силу корабля путем увеличения количества его вооружения не могла однако остановить само стремление к увеличению его боевой силы, но лишь направила это стремление на другой путь — путь повышения качества самого вооружения, чему в большой степени способствовал прогресс в металлической промышленности, явившийся результатом применения в ней парового двигателя. Этот прогресс позволил в начале XIX в. выработать образцы пушек, выбрасывающие снаряды на большие дистанции, а сами снаряды выделывать пустотелыми, начиняющимися порохом (бомбы). Эти усовершенствования в артиллерии, — в особенности бомбические снаряды, — ставили деревянные парусные корабли в чрезвычайно опасное положение в бою, что и доказали два последних больших сражения парусного флота — наваринское (1829) и синопское (1853 г.), в которых

турецкие флоты были сожжены бомбическими снарядами их противников. В то же время развитие заводской промышленности не могло мириться с сезонным характером коммерческого парусного мореплавания, зависевшего от направлений в океанах пассатов и муссонов; применение же с таким успехом парового двигателя в промышленности, естественно, привело к мысли использовать его в качестве судового двигателя, сперва в форме колесного. Уязвимость колес в артиллерийском бою, отнятие ими большого места от бортовой артиллерии, а также и недостатки мореходности не дали в это время широкого распространения паровому двигателю в военном флоте, ограничив его применение судами разведочными („пароходо-фрегаты“) и вспомогательными. Лишь изобретение винтового двигателя привело к распространению паровых механизмов на все классы кораблей военного флота, — сперва в виду слабости механизмов в качестве вспомогательного к парусам двигателя, а затем, по мере усиления механизмов, к постепенной замене парусного вооружения, легко уязвимого от огня быстро совершенствовавшейся в то время судовой артиллерии. Выяснившаяся на боевом опыте крайняя опасность для деревянных боевых кораблей в пожарном отношении поражения их бомбическими снарядами, в связи с прогрессом в металлургии, привела к замене деревянных корпусов кораблей железными, а стремление защитить корабельные паровые двигатели от поражения снарядами прогрессировавшей артиллерии — к бронированию кораблей, что в свою очередь послужило новым толчком к дальнейшему усилению и усовершенствованию судовой артиллерии. Началась знаменитая борьба брони с артиллерией, явившаяся в последнюю четверть XIX в. едва ли не главным фактором, определившим в это время прогресс в военном судостроении. Перечисленные технические нововведения в постройке и вооружении кораблей военного флота, а также изобретение и боевое использование в войнах XIX века таких новых боевых средств морской силы, как мины заграждения, торпеды, таран и пр., — совершенно изменили в течение XIX в. состав и свойства военных флотов.

Характернейшей особенностью всего этого огромного переворота, произошедшего в морских силах, является то обстоятельство, что ход его определялся не какими-либо новыми стратегическими идеями или задачами, вновь вставшими перед флотом, как мы это видели в эпоху парусного флота, тактика, организация и техника которого развертывались из стратегической идеи борьбы за владение морем, — но почти

исключительно открывавшимися возможностями прогрессирующей техники и в лучшем случае тактикой изолированного боевого столкновения между кораблями данного класса или между их соединениями. Стратегическая идея борьбы за владение морем утратила значение основной доктрины, определявшей строительство и развитие флотов, которые стали представлять пловучие музеи—собрания кораблей и соединений всевозможных классов и назначений, не связанных общей стратегической идеей. Вполне соответствовавшей такому состоянию флотов является и военно-морская научная мысль той эпохи, представленная техническими описаниями и исследованиями тактических свойств прогрессирующих и новых родов военно-морского оружия. Характерно напр., что выдающиеся трактаты по морской тактике того времени [1] заключали в себе лишь исследование эволюций паровых флотов и что такой выдающийся военно-морской научный и практический деятель того времени, как французский адмирал Буэ-Вильомец, мог писать: „На сухом пути тактика и стратегия связаны между собой и необходимы для успеха операций армии, но по отношению к флоту,— в то время как тактика еще допускает известные, хотя и очень трудно применимые, правила, — слово „стратегия“ собственно не имеет смысла, в особенности со времени изобретения компаса“ [2].

Причины такого временного замирания военно-морских стратегических идей в XIX в. следует искать в политике захватывавшего в ту эпоху политическую власть класса промышленной буржуазии. XVI, XVII и XVIII вв. были эпохой развития и господства торгового капитала, в значительной степени развивавшегося на богатствах, хищнически выкачивавшихся европейцами из колоний. Захват новооткрытых стран, основание в них колоний, борьба за раздел колоний и вытекавшая отсюда борьба за владычество на важнейших морских и океанических путях — вот основные линии внешней политики „морских“ держав того времени, определявшие собой и характер войн эпохи. В процессе этих войн, как выше нами было объяснено, зародилась и выросла стратегическая идея борьбы за владение морем, определившая развитие тактики, организации и техники парусного флота.

---

[1] К таковым следует в первую очередь причислить сочинения французского адмирала Буэ-Вильомеца, Batailles de terre et de mer, 1855, и русского адмирала Бутакова, Пароходная тактика, 1863.

[2] Цитировано по книге Н. Кладо, Введение в историю военно-морского искусства, стр. 4.

Развитие торгового капитала неизбежно приводило к нарождению и накоплению промышленного капитала, который в XVIII в. почувствовал себя уже достаточно сильным и количественно и качественно (изобретение и практическое применение новых средств производства, создание и организация заводской промышленности), чтобы революционным путем захватить политическую власть в свои руки. Эпоха Великой французской революции, империи Наполеона и первой половины XIX в. — была эпохой борьбы за власть буржуазии против дворянской абсолютистской монархии. Захватывая политическую власть, промышленная буржуазия для своего дальнейшего развития стремилась подвести под себя и во внутренних и во внешних политических отношениях национальную базу, что выразилось в области внешней политики в войнах за национальные освобождения и объединения, заполнивших собой первые три четверти XIX в. Эти войны, имевшие своими конкретными политическими целями территориальное размежевание на европейском континенте, не ставили морской стратегии широких океанических задач; морским силам ставились задачи, вспомогательные по отношению к армиям, на которые возлагались главные стратегические цели, вытекавшие из территориальных политических целей. Эти вспомогательные задачи морских сил конкретно выражались в действиях против береговых объектов, в поддержке флангов своей армии и т. п. При выполнении морскими силами таких вспомогательных, локализованных, задач возможны и даже неизбежны были отдельные боевые столкновения между соединениями враждующих флотов; но значение и масштаб этих столкновений, а равно и задач, выполнявшихся морскими силами, не были достаточными, чтобы приводить военную политику держав к сознанию необходимости вести — параллельно с войной на суше — на морских театрах борьбу за владение морем, для каковой и создавать соответственные морские силы. Отсюда, как выше было отмечено, вытекало отсутствие руководящих стратегических идей и в строительстве флотов, и в развитии военно-морской мысли в XIX в., — что, в связи с быстрым прогрессом в это время военно-морской техники, вытекавшим из общего интенсивного технического прогресса промышленности, и привело к тому состоянию флотов и военно-морского искусства к началу последнего десятилетия прошлого столетия, которое было нами выше охарактеризовано.

Конец XIX в. знаменуется захватом промышленности финансовым капиталом, который уже не вмещается более в нацио-

нальных рамках и стремится к экономическому господству в мировом масштабе, и прежде всего на выгодных рынках полуколониальных и колониальных стран. Отсюда с неизбежностью вытекает борьба между капиталистическими государствами за передел колониального мира, что снова приводит к эпохе войн, в которых решающую роль играет борьба на морских театрах. И мы видим, как с возрождением значения морских сил в 90-х годах прошлого столетия возрождается и стратегическая идея борьбы за владение морем; тактически она вновь воплощается в формах морского боя. Определенные стратегические и тактические идеи борьбы за владение морем выливаются в соответствующие технические и организационные формы; флоты более не представляют собрания образцов технических достижений, но диференцируются на такие основные классы боевых судов, которые в наибольшей степени обеспечивают успех в морском бою. Эта основная тактическая задача и определяет, таким образом, в первую очередь, состав военных флотов, дополнительные свойства и боевые средства которых вытекают из задач блокады (или борьбы с ней) и непосредственного выполнения основных стратегических задач морской силы, т. е. борьбы за морские сообщения, за берега и за помощь армии. С начала 90-х годов мы в разных государствах уже наблюдаем систематическое создание военно-морских сил по заранее разработанному плану, по определенным стратегическим и тактическим идеям. В области военно-теоретической мысли мы видим появление в это же время ряда крупных стратегических трудов по исследованию войны на море, охватывавших преимущественно период парусных флотов, когда она воплощалась в форму борьбы за владение морем: наиболее выдающимися такими трудами были сочинения английского адмирала Коломба „Морская война“ и капитана американского флота Мехена „Влияние морской силы на историю“, — оба вышедшие в 1891 г. Борьба за владение морем паробронeносных флотов получила свое развитие в империалистических войнах конца прошлого столетия (японо-китайская и испано-американская) и вылилась в наиболее четкие формы во время русско-японской войны, в которой японцами дважды было достигнуто владение морем в наиболее полной, известной в истории, степени, — первый раз путем блокады неприятельского флота в его базе, одновременно осаждаемой с суши, и второй раз — путем решительного морского боя с неприятельским флотом, отрезанным от его базы.

§ 19. КРИЗИС ТЕОРИИ БОРЬБЫ ЗА ВЛАДЕНИЕ МОРЕМ.

Русско-японская война явилась кульминационной точкой развития и оформления борьбы за владение морем паброброненосных флотов, так как уже во время нее и вскоре после нее народились и получили стремительное развитие новые средства борьбы на море, которым, как ниже увидим, суждено было нанести серьезные бреши в этот метод стратегического обеспечения операций по достижению основных задач борьбы на море, успевший в представлениях военно-морских теоретиков вырасти до значения основной и неизменной цели морской войны. Как и в предыдущие, бегло рассмотренные нами, эпохи истории военно-морского искусства, развитие определенных стратегических и тактических идей и воплощение их в соответствующих технических и организационных формах приводило, благодаря общему прогрессу производительных сил, к появлению новых боевых средств, которым суждено было в своем дальнейшем развитии разбивать и опрокидывать эти стареющие формы.

Первым таким боевым средством в данную эпоху явились **подводные лодки**, идея которых, как оружия слабого против сильного на море, восходит еще к древним временам, но реализация стала возможной лишь после изобретения и необходимого усовершенствования двигателей внутреннего сгорания и электрических аккумуляторов. Как и всякое новое оружие, подводные лодки, в первые годы своего появления в составе военных флотов были встречены преувеличенными надеждами энтузиастов прогрессивной мысли и упорным скептицизмом консервативной мысли. Реальное их значение, как нового средства борьбы на море, выявилось в мировую войну: подводные лодки не согнали с поверхности морей надводные флоты, как в это верили их энтузиасты, но оказались все же достаточно грозным противником, повлиявшим и на тактику, и на состав, и на технику надводного флота и ставшим в то же время необходимым боевым средством в составе современной морской силы для выполнения возложенных на нее задач. Но особенно важное значение приобрели подводные лодки в той области военно-морских операций, которая менее всего предполагалась даже их сторонниками, — мы говорим о знаменитой борьбе германских подводных лодок против морских торговых сообщений Великобритании и ее союзников. Отсылая наших читателей к обстоятельному и объективному рассмотрению хода и результатов этой борьбы, произведенному

О. Гроосом в настоящей книге, мы считаем себя вправе, опираясь на приведенные им и другими авторами [1] факты и данные, заключить, что подводные лодки, как оружие против неприятельских морских сообщений, не укладываются в рамки теории борьбы за владение морем, так как, не поддаваясь блокаде надводного флота, способны наносить жестокие удары морским сообщениям противника в то время, когда надводный флот последнего неоспоримо владеет морем в том смысле, как это всегда понималось до опыта мировой войны, т. е. подразумевая под владением морем владение его поверхностью.

Едва ли не наиболее характерным признаком крушения, под ударами подводной крейсерской войны, идеи владения морем, как средства обеспечения морских сообщений, явилось возрождение старинной системы конвоев, которая, несмотря на возражения торговых моряков на вызываемое ею понижение провозоспособности коммерческого тоннажа на 30% и на связанный с ней исполинский расход личного и судового военного состава, материалов и средств, была введена противниками Германии весной 1917 г. под влиянием огромных потерь в коммерческом тоннаже, наносившихся германскими подводными лодками. Несмотря на все затруднения, связанные с введением системы конвоев, к концу августа 1917 г. в конвоях плавало уже 10 000 коммерческих судов, а к концу войны этой системой было охвачено около 90% всего торгового судового состава. „Одним из наиболее замечательных явлений столь богатой таковыми мировой войны, — говорит О. Гроос, — было возвращение к одному из самых старых методов защиты морской торговли времен парусного флота, как к лучшему средству против самого современного оружия морской войны“.

Учитывая современный, послевоенный, прогресс подводной лодки и средств борьбы против нее, мы считаем себя вправе утверждать, что это значение подводной лодки, как средства борьбы против морских сообщений, имеет все основания не только не упасть, но еще возрасти в будущих войнах, в ко-

---

[1] Наиболее полным и обстоятельным исследованием участия подводных лодок в мировой войне является труд бывшего начальника подводного флота в Германии в конце войны Михельсена, Подводная война. Данные и выводы Михельсена и Грооса лишь подтверждают наши выводы, опубликованные нами еще в 1925 г. в 3-м издании нашей книжки „Значение морской силы для государства“.

торых подводные лодки, обладающие воздушной разведкой и вооруженные сильной артиллерией, окажутся способными перенести свои крейсерские операции из прибрежных вод, как это имело место в мировую войну, в открытый океан.

Вторым боевым средством в войне на море, только недавно еще народившимся и также уже не укладывающимся в рамки теории борьбы за владение морем, является авиация. В мировую войну авиация не успела еще развернуть своих тактических свойств, но стремительный ее технический прогресс в послевоенные годы позволяет уже теперь с достаточной определенностью установить ее боевое значение в будущей войне. Не сгоняя с поверхности морей надводные флоты, как это до сих пор еще думают некоторые энтузиасты этого нового грозного боевого средства, и не будучи еще долгое время способен заменить морскую силу в выполнении основных стратегических задач последней, воздушный флот тем не менее является весьма важным и отныне необходимым боевым элементом в составе морских сил, влияя в то же время в большой степени на технику, вооружение и тактику морского флота. Современные боевые корабли, надлежаще вооруженные зенитной артиллерией, защищенные соответственным бронированием своих горизонтальных поверхностей и располагающие свободой своего маневрирования, не находятся в такой чрезвычайной опасности от воздушных атак, которая решительно превосходила бы действительность всех других боевых средств, которыми располагает морская сила, и делала бы невозможным выполнение кораблями возложенных на них боевых задач. Действительность воздушной атаки на корабли в огромной степени однако повышается, если одно или более из приведенных условий их противовоздушной защиты отсутствует или хотя бы ослабляется, т. е. зенитная артиллерия, бронирование, свободное маневрирование. В наиболее опасном положении от воздушных атак противника окажутся транспорты с десантом, подошедшие к неприятельскому берегу и приступившие к высадке войск и выгрузке воинских грузов, во время чего они должны стоять на месте: лишенные броневой защиты, обладающие в лучшем случае лишь весьма слабой зенитной артиллерией, переполненные войсковыми частями и их боевым снаряжением, десантные транспорты явятся беззащитной и чрезвычайно легко уязвимой целью для воздушных атак. Можно определенно утверждать, что в настоящее время, для обеспечения высадки десанта на неприятельское побережье, уже недостаточно владеть морем, но

необходимо в месте высадки и на время ее производства, владеть еще и воздухом.

Можно заметить в настоящее время и другие признаки, указывающие, по аналогии с подобными же явлениями в парусном флоте, что пароброне用носный флот вступает в критический период своего существования. Увеличение силы боевых кораблей паробронеhistносного флота достигается, вообще говоря, так же как это имело место в свое время и в парусном флоте, путем увеличения его водоизмещения. В настоящее время мы можем с достаточной определенностью утверждать, что предел полезного увеличения водоизмещения боевых кораблей паробронеuносного флота близок. В самом деле: при существующих глубинах каналов, проливов, фарватеров, портов и доков представляется невозможным увеличивать далее углубление боевых судов, в особенности учитывая их возможную аварийную осадку; углубление каналов, фарватеров, гаваней, постройка новых доков и пр. потребуют таких огромных затрат, которые непосильны даже самым богатым и сильным морским державам, не говоря уже о том, что с дальнейшим увеличением осадки кораблей для них станут недоступными многие весьма важные районы морских театров. Вследствие этого, для увеличения водоизмещения корабля, в видах увеличения его боевой силы, приходится увеличивать только его длину и ширину, что в огромной степени увеличивает площадь, а следовательно и вес необходимого его бронирования. Это обстоятельство приводит к тому, что увеличение размеров корабля в настоящее время дает все меньший выигрыш того полезного увеличения его водоизмещения, которое могло бы быть использовано для усиления его вооружения или для увеличения силы его механизмов; этот выигрыш в водоизмещении все в большей степени поглощается весом необходимого добавочного бронирования. Еще в 1921 г. английский автор Серстон поместил в известном всем морякам ежегоднике Брассея статью, в которой доказывает, что предел полезного увеличения водоизмещения боевых судов, позволяющего увеличивать их боевую силу или скорость, уже близок к достижению и находится около цифры 60 000 *т*[1]. Правда, эту цифру нельзя считать безусловной; путем употребления для постройки кораблей, их вооружения, механизмов и оборудования более легких металлов, применения более

---

[1] „Brassey's naval and shipping annual“, 1920—21; статья George Thurston, The capital ship of the future.

совершенных и легких конструкций и более легких способов скрепления частей (сварка вместо заклепок и пр.) удастся вероятно много еще выиграть в весе корабля, чтобы, не увеличивая водоизмещения, найти избыток его для увеличения боевой силы или скорости.

Но кроме тупика технического все государства в своих стремлениях увеличить боевую силу своих кораблей упираются еще в более, пожалуй, реальный экономический тупик. Стоимость постройки и содержания современного линейного корабля столь огромна, что фактически все государства, за исключением Великобритании, прекратили их постройку, несмотря на то, что военно-морская мысль в этих государствах попрежнему считает их необходимым ядром боевой мощи флота. Правда, что США и Япония не строят линейных кораблей, ограниченные своими обязательствами по Вашингтонскому договору, но ведь и сам договор этот был вызван стремлением морских держав сократить непосильные даже для них расходы по морскому соревнованию.

Можно указать и еще на одно обстоятельство, колеблющее в настоящее время метод борьбы за владение морем, — это расстояния, разделяющие базы и объекты операций морских сил наиболее вероятных противников в следующей империалистической войне. Театром такой войны может явиться Тихий океан, а главными противниками — Япония и США, при возможном участии и Великобритании на одной из сторон. Расстояния, разделяющие побережья Америки и Японии, настолько превосходят стратегические радиусы действий существующих линейных эскадр, что непосредственная борьба между ними за владение морем представляется маловероятной. В случае такой войны приходится считать более вероятными встречные крейсерские операции на морских сообщениях противников с обеих сторон, а также и непосредственные операции против островов и некоторых береговых пунктов противников. Развитие боевой мощи современных надводных крейсеров, появление и постройка главнейшими морскими державами крейсеров „вашингтонского" типа; усиленная вообще постройка крейсеров; развитие класса подводных крейсеров; дебаты на конференциях по разоружению и неуспех их из-за соперничества в размерах крейсерского флота — иллюстрируют рост значения крейсерских операций в сознании современной военно-морской мысли.

Было бы однако большой ошибкой считать, что в настоящее время метод борьбы за владение морем вообще уже

совершенно изжил себя, равно как и воплощающий в себе его тактическое выражение линейный корабль. На театрах прибрежных и ограниченных, в особенности для задач, связанных с борьбой за берега и с содействием армии, борьба за владение морем как метод стратегического обеспечения операций по выполнению таких задач, может еще иметь значение, а с ней следовательно сохранили еще свое боевое значение и линейные флоты. Дальнейшее развитие воздушных сил, подводных лодок, торпедных катеров, мин заграждения и других средств „малой войны", а также подвижных средств береговой обороны может однако внести в будущем большие изменения в методы борьбы и на ограниченных морских театрах, — что, несомненно, отразится и на соответствующем изменении состава действующих на них флотов.

Мы сочли нужным рассмотреть ход развития задач, форм, средств и методов войны на море на протяжении длительного исторического периода, охватывающего три основные эпохи в истории развития военно-морского искусства, чтобы показать диалектическую природу войны на море — зависимость изменяемости ее задач, форм, средств и методов от изменяемости производительных сил и производственных отношений. Не может быть поэтому и речи о неизменности борьбы за владение морем как метода, а тем более как цели морской войны, как это утверждают Корбет и Гроос.

§ 20. БОРЬБА ЗА ВЛАДЕНИЕ МОРЕМ КАК МЕТОД СТРАТЕГИЧЕСКОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ОСНОВНЫХ МОРСКИХ СТРАТЕГИЧЕСКИХ ОПЕРАЦИЙ.

Но даже и в данную эпоху борьба за владение морем не является обязательным во всех условиях методом стратегического обеспечения операций морских сил, выполняющих свои основные задачи. Если в войну с Россией японское морское командование сочло необходимым обеспечить морские коммуникации своих переброшенных на материк армий путем двукратного завладения морем; если к непосредственной морской перевозке 2-й и 3-й своих армий на Ляодун и в Маньчжурию японцы решились приступить лишь после гибели адмирала Макарова, значительного ослабления русской эскадры и надежного тесного ее заблокирования в Порт-Артуре, — то за 10 лет до этого, во время войны с Китаем, японское морское командование нашло возможным, не блокируя китайскую эскадру, номинальную силу которой следовало считать равной силе японского флота, вести боль-

шой транспортный флот с десантом из Корейского пролива через Желтое море в Чемульпо, непосредственно конвоируя его своим боевым флотом. Необходимость срочного сосредоточения своих сухопутных сил в центральной части Кореи и знакомство с моральным состоянием китайского флота привели японское морское командование в 1894 г. к этому смелому решению, полностью себя оправдавшему. Командование американским флотом во время войны с Испанией, узнав о выходе из испанских портов в океан эскадры адмирала Сервера, прервало подготовку к десантной операции на о. Куба и решило предварительно завладеть морем путем уничтожения или заблокирования испанской эскадры по прибытии ее в американские воды. Если мы учтем, что повстанцы на Кубе в это время уже изнемогали в борьбе с испанской армией, превосходившей их силами, снабжением и боевой подготовкой; что американский флот, сосредоточенный в Караибском море, значительно превосходил силами пересекавшую Атлантический океан испанскую эскадру; что местные условия морского театра вполне благоприятствовали надежному контролю американского флота за морскими сообщениями между его базой на Флориде (Ки-Вест) и Кубой, — то мы не можем не признать такое решение американского командования ошибочным; причиной его повидимому являлся фетишизм американской военно-морской мысли перед теоретическими формулами. Если бы Сервера со своей эскадрой не вошел сам в такую ловушку, какую представлял порт С.-Яго (на Кубе); если бы он сам своей пассивностью не облегчал всячески тесную блокаду его эскадры американским флотом и если бы испанская армия проявила большую активность в борьбе с кубинскими инсургентами, — течение и исход испано-американской войны могли бы быть иными. Американское командование, принимая решение отложить десантную операцию до завоевания владения морем, не могло ведь рассчитывать на эти весьма благоприятные для него ошибки противника.

Итак, в конечном выводе мы видим, что не только в историческом разрезе, но и в данную эпоху борьба за владение морем не является универсальной догмой войны на море, равно обязательной во всяких условиях обстановки. Само же владение морем не может считаться целью войны на море: достижение его является лишь одним из методов обеспечения операций морских сил, выполняющих основные, возложенные на них, стратегические задачи.

§ 21. КЛАССИФИКАЦИЯ СТЕПЕНЕЙ ДОСТИЖЕНИЯ ВЛАДЕНИЯ МОРЕМ.

Выяснив нашу точку зрения на теорию борьбы за владение морем, мы считаем необходимым также остановиться на той классификации степеней достижения владения морем, которую О. Гроос, в полном согласии с Корбетом, приводит в своей книге. Рассматривая общее и местное, длительное и временное владение морем, Гроос справедливо полагает, что „абсолютное и бесспорное“ владение морем является редчайшим фактом, „так как, пока противник обладает где бы то ни было боеспособными морскими силами, он теоретически способен поставить наше владение морем в каком-либо отдельном районе под вопрос“. Но и Гроос, и Корбет увлекаются в своих выводах, когда считают поэтому нормальным положением в войне на море, когда „море остается свободным, а не тогда, когда им кто-нибудь владеет. Нормально — когда оба воюющие оспаривают друг у друга владение морем“.

Еще определеннее высказывается по этому вопросу Корбет в своей книге „Some principles of maritime strategy“. „Ошибочно распространено мнение, что если владение морем ускользает из рук одной из воюющих сторон, то оно непременно переходит в руки другой воюющей стороны. Самое поверхностное изучение уже показывает, насколько подобное мнение неправильно. Мы видим, что самое обыкновенное положение дел таково, что ни одна сторона не владеет морем, что при нормальном положении владение морем никому не принадлежит. Само утверждение, которого никто не оспаривает (? — *Б. Ж.*), что целью морской войны является получить владение морем, — содержит в себе предположение, что нормально это владение морем оспаривается. С этой-то стадией оспаривания и имеет дело морская стратегия, так как, когда владение морем потеряно или приобретено, роль чисто морской стратегии кончается“.

Нам представляется такое утверждение обоих авторов несколько односторонним и не вполне подтверждаемым историей. Значительная часть войн парусного периода, — в особенности в последней его части, когда методы борьбы за владение морем и средства флотов для ее ведения достигли уже полного развития, — протекала при положении достигнутого британским флотом владения морем. Таково было напр. положение и на Атлантическом океане и в Средиземном море

во время борьбы Англии против Франции эпохи Конвента и Директории. Такое же положение вновь создалось на морских театрах в войну Англии против Наполеона I, после Трафальгара, и продолжалось в течение всех остальных 10 лет этой войны, вплоть до падения Наполеона. В эпоху паро-броненосного флота владение морем также достигалось неоднократно: во время испано-американской войны — флотом США после заблокирования эскадры Сервера в С.-Яго; в русско-японскую войну владение морем дважды достигалось японским флотом, и притом оба раза в наиболее полной степени, известной в истории морских войн; в мировую войну владение морем было достигнуто флотами Великобритании и ее союзников на всех морских театрах вне Северного, Балтийского, Черного и Адриатического морей, на которых создавшееся положение правильнее было бы охарактеризовать, как спорное владение морем.

§ 22. УСЛОВНОЕ ВЛАДЕНИЕ МОРЕМ КАК РЕАЛЬНАЯ ФОРМА ВЛАДЕНИЯ.

Мы думаем, что такое утверждение Корбета и Грооса, не подтверждаемое историческим опытом, проистекает из их не вполне четкой классификации степеней владения морем. Сам термин „*абсолютное* владение морем“ показывает, что под ним надо понимать такое *общее* и *постоянное* владение морем, на котором неприятель на весьма длительный срок (измеряемый временем, необходимым для создания новой морской силы) лишается какой бы то ни было возможности выполнять на море какие бы то ни было боевые операции, при сохранении за нашими морскими силами полностью таковой возможности; вполне ясно, что такое абсолютное владение морем может быть достигнуто только *полным* уничтожением неприятельской морской силы. И вот история показывает, что такое „абсолютное“ владение морем не только является „редчайшим фактом“, как это указывает Гроос, но никогда еще не имело места в действительности; и, если тем не менее, теория сохраняет это понятие, то лишь как теоретический предел, указывающий направление практическим устремлениям к наиболее полному достижению владения морем. Реальное же положение, которое устанавливалось на морских театрах во всех тех случаях, которые мы признаем за случаи достигнутого владения морем, выражалось не в уничтожении, но в заблокировании слабейщей морской силы (часто

после поражения ее в морском бою в результате его, но бывали случаи заблокирования морской силы и без предварительного поражения в море). Достигнутое блокадой владение морем не может считаться постоянным и бесспорным, так как, во-первых, оно будет продолжаться до тех пор, пока будет длиться блокада: погода, „малая война“ и всякого рода случайности могут заставить блокирующий флот снять блокаду; во-вторых, никакая самая тесная блокада не сможет гарантировать от прорыва ее отдельными судами и даже соединениями противника, в особенности это касается подводных лодок, которые фактически почти не поддаются блокаде. В лучшем случае блокада может обеспечить от появления в море главных сил противника.

Реальное владение морем, которое действительно достигалось в истории морских войн, не гарантирует поэтому полного обеспечения операций по выполнению морской силой лежащих на ней основных задач от нападения отдельных судов и соединений противника, прорвавших блокаду; при таком владении морем мы не избавляемся от необходимости, сверх блокады неприятельского флота, еще и непосредственного обеспечения операций по выполнению основных задач. Такой реальный вид владения морем мы называем „условным владением морем“, так как его действительность, как средства обеспечения операций морских сил, выполняющих свои основные задачи, обусловливается степенью действительности блокады неприятельского флота. Размер и состав сил и средств, необходимых при условном владении морем для непосредственного обеспечения операций по выполнению основных задач морской силы (сверх сил, осуществляющих блокаду неприятельского флота), определяется, во-первых, в зависимости от предположительного размера и состава сил противника, могущих прорвать блокаду и действовать в море, во-вторых — от характера операций и обстановки, в которой выполняются основные задачи морской силы (операции по охране морских сообщений, десантная операция, обстрел фланга неприятельской армии и т. п. — очевидно имеют различный характер и требуют различных методов и средств для своего непосредственного обеспечения). В некоторых случаях предварительный расчет может показать, что при данной конкретной обстановке одно непосредственное обеспечение данной операции по выполнению основной задачи потребует меньше сил и средств, чем двойное обеспечение, т. е. блокада плюс непосредственное обеспечение, — конечно при условии

достаточной надежности такого одного обеспечения. Учитывая, кроме того, еще всегда присущие блокадным операциям такие отрицательные их стороны, как изнашиваемость блокирующих судов, расход топлива и других материалов, утомление личного состава и риск от „малой войны" заблокированного противника, — было бы неправильно в таких случаях, в угоду абстрактному теоретическому положению все же добиваться предварительного „завладения морем". Приведенный нами выше пример неправильного решения американского морского командования во время войны с Испанией в 1898 г. прервать, в виду выхода в Атлантический океан испанской эскадры, начавшиеся приготовления к десантной операции на Кубе и перейти предварительно к борьбе с испанской эскадрой за владение морем — достаточно иллюстрирует это положение.

Рассматривая в свете опыта мировой войны важное стратегическое значение расположения базирования морских сил для их способности к борьбе за владение морем (мы сказали бы — вообще для ведения ими войны на море, для выполнения ими возложенных на них основных стратегических задач), Гроос приходит к выводу: „Без баз — нет владения морем; без морской политики — нет баз", и поэтому: „Если флот и армия тесно соприкасаются, как товарищи по оружию, из-за общих оперативных планов во время войны, то флот и ведомство иностранных дел являются фактическими близнецами из-за стратегии, которую они обязаны совместно осуществлять еще в мирное время, ради морского могущества, являющегося их общим фундаментом".

Мы считаем нужным и важным для нашего практического военно-морского строительства подчеркнуть и распространить этот вывод Грооса и на морские театры, — в особенности ограниченные и пересеченные. Политика еще в мирное время обязана заботиться о создании на таких театрах условий, требуемых стратегией, для возможности успешного выполнения морской силой возлагаемых на нее в случае войны стратегических задач. Следовательно, и в этом отношении морская стратегия и политика должны работать рука об руку еще в мирное время.

§ 23. КЛАССИФИКАЦИЯ ВИДОВ МОРСКОЙ БЛОКАДЫ.

Соглашаясь, в общем, с трактовкой Корбетом и Гроосом способов достижения владения морем и признавая высокую ценность яркого и талантливого освещения Гроосом этих важнейших вопросов теории войны на море в свете богатого

опыта мировой войны, — мы считаем необходимым несколько остановиться на употребляемой обоими авторами классификации видов блокады, в чем между ними замечается некоторое расхождение, объясняемое повидимому не столько принципиальным их несогласием, сколько неясностью в употребляемой ими терминологии. Гроос классифицирует блокаду по двум признакам: а) по задачам — на военную и экономическую и б) по расстоянию линии блокады от ее объекта — на широкую (weite) или дальнюю (fern) и тесную (engen) или близкую (nah). Не возражая против первой классификации, в которой между обоими авторами нет расхождений, мы считаем правильной и вторую классификацию, но полагаем необходимым ее уточнить, так как в ней-то и наблюдается расхождение между авторами.

О. Гроос не дает точного определения понятий, вкладываемых им в эти термины. В употребляемой нами терминологии мы под „тесной“ блокадой понимаем такой ее вид, когда блокадная линия настолько близко расположена к неприятельской базе, что заблокированный противник, выходя из своей базы, не может избегнуть тактического контакта с частями блокирующего флота при выполнении какой бы то ни было операции. Примерами тесной блокады из новейшего времени являются: блокада испанской эскадры американским флотом в С.-Яго в 1898 г.; блокада японским флотом русской эскадры в Порт-Артуре в 1904 г.; блокада англо-французским флотом Дарданелл в 1915 г.

Под „широкой“ же блокадой мы понимаем такой ее вид, когда блокадная линия настолько удалена от базы заблокированного флота, что последний, выйдя из своей базы, может выполнять некоторые операции, конечно внутри заблокированного района, не входя непременно в тактический контакт с блокирующим его флотом. Новейшим примером такой широкой блокады является блокада в мировую войну британским флотом германской морской силы в пределах Северного моря, достигавшаяся наблюдением британскими эскадрами обоих выходов в океан: одного — через Английский канал и другого — между севером Шотландии и Норвегией. Внутри же этого заблокированного района, — иначе говоря, в пределах почти всего Северного моря, — германский флот сохранял до самого конца войны возможность выполнять некоторые операции, что он доказал и на самом деле.

Корбет в своей книге „Some principles of maritime strategy“ употребляет несколько другую классификацию: вместо широкой

и тесной он классифицирует блокаду на „закрытую“ (close) и „открытую“ (open), также не давая точного определения этих терминов. Мы в нашей классификации считаем необходимым классифицировать блокаду не только по признакам задач (военная и экономическая) и расположения блокадной линии (широкая и тесная), но также и по признаку расположения блокирующего флота — на закрытую и открытую, причем под закрытой блокадой понимаем такой ее вид, когда на блокадной линии непрерывно находятся силы, достаточные для воспрепятствования прорыву ее неприятельским флотом, а под открытой блокадой — такой ее вид, когда блокадная линия лишь наблюдается разведочными средствами, а блокирующие силы обычно находятся в маневренной базе, расположенной сравнительно недалеко от блокадной линии, и стоят в этой базе в такой степени готовности, что успевают выйти из нее и преградить путь прорывающемуся противнику. В новейшее время примером закрытой блокады в полном смысле этого слова можно считать блокаду С.-Яго американским флотом в 1898 г. Японский флот вообще блокировал Порт-Артур методами открытой блокады, но на дни, когда шла перевозка морем и высадка на Ляодуне японских дивизий, он устанавливал закрытую блокаду, выходя на блокадную линию либо в полном составе, либо в значительной своей части. В мировую войну блокады Северного и Адриатического морей, а также Дарданелл имели вообще характер открытых блокад, чему в большой степени благоприятствовали местные условия и наличие удобных и удачно расположенных пунктов для устройства в них маневренных баз блокирующих эскадр; но на короткие сроки, требуемые обеспечением перевозок войск, блокадные операции в Северном море и в Дарданеллах приобретали закрытый характер. Экономическую блокаду русским черноморским флотом гераклийского угольного района в мировую войну можно пожалуй также признать примером закрытой блокады, так как в те периоды, во время которых эта блокада поддерживалась, на линии блокады располагались такие силы черноморского флота, которые были способны отразить попытку „Гебена“ прорваться в угольный район и вывезти из него в Константинополь нагруженные углем пароходы.

Рассуждения и рассматриваемые Корбетом исторические примеры показывают, что он действительно говорит о закрытой и открытой блокаде, а не о широкой и тесной. Характерно, что Гроос в первой части главы, посвященной блокаде, пока он рассматривает исторические примеры прошлых войн, пре-

имущественно парусного периода, близко придерживается трактовки Корбета и, употребляя свою терминологию, т. е. слова „тесная“ и „широкая“ блокада, на самом деле, так же как и Корбет, говорит о закрытой и открытой блокаде. Совершенно меняется дело, когда Гроос во второй, более ценной, части этой главы переходит к изучению опыта блокадных операций в мировую войну на Северном море. В этой самостоятельной части своего исследования Гроос уже действительно говорит о широкой и тесной блокаде, рассматривая применение этих обоих методов британским флотом в различные периоды войны в зависимости от задач, которые ставились в эти периоды блокаде, от складывавшейся обстановки и от действий германского флота. Что эти две классификации действительно заключают в себе разные понятия и обе необходимы, явствует хотя бы из того, что сам Гроос в своем обстоятельном исследовании блокады Северного моря указывает случаи, когда и вследствие каких причин дальняя блокада британским флотом германской морской силы делалась закрытой, оставаясь дальней (напр., в дни подхода в британские воды из Америки транспортов с канадскими войсками), тогда как в остальное время она была открытой.

Вполне понятны причины, почему Корбет не предусматривает в своей книге, вышедшей до мировой войны (1911 г.), дальней и близкой блокады и ограничивается классификацией ее на закрытую и открытую: до мировой войны история морских войн не знает случая дальней военной блокады, причины появления которой в мировую войну заключаются, во-первых, в исключительно благоприятных географических условиях расположения британских островов, занимающих охватывающее положение по отношению к Северному морю; во-вторых, в позволившем осуществить такую блокаду прогрессе средств связи, разведки и наблюдения. Вместе с тем, большое развитие к началу мировой войны и во время нее средств „малой войны“ против блокирующего флота (подводных лодок, мин и средств для их постановок, торпедоносных судов и пр.) делало близкую блокаду весьма опасной для блокирующего флота, в особенности в ее закрытом виде, как это требовалось бы в случае близкой блокады Германской бухты. Наконец, взаимное расположение выходов из Германской бухты и баз британского флота вообще не позволяло осуществить на сколько-нибудь длительный срок близкую блокаду британским флотом германской морской силы в этой бухте, при существовавшем во время войны соотношении в силах на Северном

море, как в этом легко убедиться путем элементарного расчета, даже если не принимать во внимание, что германский флот располагал еще и другим выходом из своей базы в Северное море — через Большой Бельт и Скагеррак. Вполне понятно, что Корбет, написавший свою книгу в 1910 г., не мог предусматривать в ней не имевшую примера в прошлом дальнюю блокаду, — даже если Британское адмиралтейство и предусматривало ее в своих планах войны с Германией (и может быть именно поэтому!).

Понятно также, что Гроос, с таким напряжением исследующий причины неуспеха Германии на море, зафиксировал свое внимание на классификации блокады на близкую и дальнюю, так как именно в методе дальней блокады, — как экономической, так и военной, — принятом британским морским командованием по отношению к Германии и ее морской силе, лежала основная причина с т р а т е г и ч е с к о й слабости Флота Открытого Моря, тактически и без того более слабого, чем его противник. Гроос весьма обстоятельно рассматривает предпринимавшиеся германским командованием попытки заставить своего противника отказаться от метода дальней блокады и перейти к более близкому стратегическому соприкосновению с германским флотом. Нам представляется, что автор оценивает значение набегов германских линейных крейсеров на британское побережье все же слишком оптимистически; эти набеги, как показал и фактический ход событий, не могли представлять собой столь серьезной угрозы военной мощи Великобритании, чтобы заставить британское командование отказаться от выигрышного метода дальней блокады. В правильно указываемой Гроосом и в этой главе, и неоднократно на протяжении всей книги недостаточной увязке действий морской силы Германии и операций ее армий, как нам представляется, и лежит основная причина неуспеха германской стратегии на Северном море: только непосредственное и систематическое содействие Флота Открытого Моря правому флангу германских армий на западном фронте, — в особенности в дни решающих боев на Ипре, — могло бы заставить Grand Fleet покинуть его выгодные позиции в Скапа и в Кромарти и спуститься в южную часть Северного моря.

Дальнейший интенсивный прогресс после мировой войны авиации и ее боевых средств, подводных лодок, торпедных катеров, торпед, мин и других боевых средств „малой войны“, равно как и средств наблюдения, разведки и связи, заставляет нас считать, что общая эволюция форм морской блокады

в настоящее время идет от близкой и закрытой блокады к дальней и открытой; само собой однако разумеется, что в каждом конкретном случае форма блокады будет определяться стратегическими задачами, обеспечением достижения которых она является, и всей совокупностью обстановки, в которой ее придется выполнять. И нельзя отрицать, что и в настоящее время, и по крайней мере в ближайшем будущем, задачи и обстановка заставят применять и другие виды блокады. Вернее всего следует предполагать, что, в зависимости от изменения задач и обстановки, блокада должна будет переходить из одного ее вида в другой. Поэтому в теории войны на море мы должны сохранять и изучать виды блокады обеих ее классификаций, — конечно не смешивая их в одну, как это делает Гроос. Каждый вид блокады, в каждой классификации, имеет свои особые свойства, преимущества и недостатки, каждый из них соответствует определенным задачам и условиям обстановки. В каждом конкретном случае виды блокады обеих ее классификаций могут соединяться между собой в различных комбинациях, выливаясь в конкретные формы в зависимости от задач и обстановки данного случая (т. е. дальняя блокада может быть и открытой, и закрытой, совершенно так же, как и ближняя). Кроме того, при выполнении одной и той же задачи могут сочетаться даже и все четыре вида блокады: так, уже с 1915 г. дальняя и обычно открытая блокада Северного моря Grand Fleet'ом сочеталась с близкой и закрытой блокадой Германской бухты британскими подводными лодками и сторожевыми судами.

§ 24. УЧАСТИЕ МИННОЙ ВОЙНЫ В БЛОКАДНЫХ ОПЕРАЦИЯХ

Заканчивая наши замечания по исследованию Гроосом блокадных операций, мы считаем полезным обратить внимание читателей на интересные сведения, сообщаемые автором о том большом значении, которое приобрели минные заграждения в блокадных операциях на Северном море. Развивавшаяся деятельность германских подводных лодок вынудила англичан к применению новых методов тесной блокады выходов из Германской бухты, а именно постановок в невиданных до этого масштабах минных заграждений. Непрерывно развивавшиеся заградительные операции англичан действительно стали создавать все большие затруднения для выходов в море и для возвращения с моря германских подводных лодок, что вынуждало германцев к расширению деятельности их тральщиков.

Англичане, естественно, старались противодействовать своими сторожевыми флотилиями работам германских тральщиков, которые в свою очередь поддерживались легкими и даже линейными силами. В результате на границах британских минных полей развивались интенсивные боевые операции, нередко далеко превосходившие своими размерами и значением первоначальные, вызвавшие их операции, и в общем выгодные германцам, как происходившие вблизи их баз и притягивавшие к ним британские морские силы. Сознавая это, англичане, не прерывая заграждений ближних доступов к Германской бухте, стали заграждать минами такие отдаленные зоны, в которых не могли бы успешно работать германские тральшики — сперва в Канале, а затем, по вступлении в войну США, в проходе, в 250 миль шириной между Оркнейскими островами и Норвегией. Гроос приходит к выводу, что хотя надводные и подводные силы германцев в общем и сохранили, несмотря на минные постановки англичан, свободу действий, но она оплачивалась такими большими жертвами, которые ясно показывают большое значение миннозаградительных операций в блокадной войне; при этом Гроос справедливо полагает, что основной ошибкой германцев, в борьбе их против британских минных постановок, являлось отсутствие попыток ставить в районах вероятных заградительных операций англичан, для помехи им, свои собственные минные заграждения. Для подтверждения выводов автора мы напомним нашим читателям тот эффект, который имели в конце 1914 г. миннозаградительные операции русского флота у германских берегов Балтийского моря [1].

Мы полагаем, что и в будущей войне, в особенности на ограниченных и пересеченных морских театрах, минноблокадные операции будут иметь все возрастающее значение, почему и обращаем на них внимание наших читателей.

§ 25. СПОРНОЕ ВЛАДЕНИЕ МОРЕМ.

В следующей главе, посвященной оспариванию владения морем, Гроос, как и в предыдущих, полностью усваивает и излагает концепцию и терминологию Корбета; первая часть этой главы, содержащая в себе теорию и историю вопроса, является в сущности простым переложением

---

[1] См. Фирле, Война на Балтийском море, т. I, изд. Ред.-изд. отдела Морских сил РККА, 1926, стр. 281—294.

соответствующей главы книги Корбета. Изложение Грооса приобретает ценность лишь тогда, когда он начинает прилагать концепцию Корбета к критическому рассмотрению деятельности германского морского командования в мировую войну на Северном море. Замечания, которые мы считаем нужным сделать в отношении этой главы книги Грооса, будут поэтому в равной степени относиться и к книге Корбета, к которой мы в наших выдержках будем обращаться даже чаще как к первоисточнику.

Вновь повторяя рассмотренное нами уже выше утверждение, что нормальным положением на море во время войны является „спорное владение" им, оба автора приходят к заключению, что „держава, слишком слабая, чтобы добиваться владения морем посредством наступательных операций, может иметь успех в поддержании спорности этого владения, принимая общий оборонительный способ действий"[1]. Выставляя это положение, авторы делают оговорку, что „сам по себе такой способ действий не может привести к положительному результату на море, но тем не менее в течение продолжительного времени способен препятствовать достижению неприятелем положительных результатов".

Переходя к выявлению должного характера такого оборонительного метода действий на море, авторы указывают на различие между содержанием понятий обороны на суше и на море: первая обыкновенно выражается в удержании позиций и вынуждении противника истощать свои силы в атаках на них. Соответствующее положение на море, когда флот отходит за укрепленную позицию или даже в свою базу, предоставляя остальной морской театр противнику и выключая себя таким образом из войны, не может считаться вообще правильным. Только в самых крайних случаях Корбет соглашается признать допустимым временный переход флота к оборонительно-позиционным операциям. Под стратегической обороной на море оба автора поэтому признают такой метод действий слабейшего флота, при котором он, проявляя подвижность и активность, избегает в то же время положений, которые дали бы противнику возможность, — путем решительного боя или блокады, — добиться владения морем. Основным условием оборонительных операций слабейшего флота ставится таким образом

[1] Эти выдержки, как и последующие, о происхождении которых не будет сделано ссылок, взяты из книги Корбета, Some principles of maritime strategy, стр. 212.

сохранение его существования и дееспособности. Такой метод оборонительных действий морской силы оба автора и называют методом „Fleet in being".

§ 26. FLEET IN BEING КАК МЕТОД ПАССИВНОГО ОСПАРИВАНИЯ ВЛАДЕНИЯ МОРЕМ.

Такое определение активнооборонительного образа действий на море, отождествляемого авторами с методом Fleet in being, логично вытекает из выше уже рассмотренной нами основной предпосылки излагаемой ими теории войны на море, по которой главной целью этой войны для сильнейшего флота является завладение морем; оспаривание этого владения при такой установке очевидно явится главной целью для флота более слабого, не могущего ставить себе положительную задачу завладения морем. Тогда же мы старались обосновать наш взгляд, по которому мы считаем такую установку теории войны на море неверной: основными задачами морской силы могут быть борьба за морские сообщения, борьба за берега и содействие армии; владение морем является лишь одним из методов стратегического обеспечения операций морских сил по выполению этих основных задач. Отсюда вытекает, как мы тоже уже указывали, что выбор вида, методов и формы завладения морем зависит в первую очередь от тех конкретных операций по выполнению основных задач, обеспечением которых и является данный случай владения морем. А отсюда вытекает, что и вид, метод и форма *оспаривания* владения морем также вытекают из тех операций противника, мешать выполнению которых должно в данном конкретном случае оспаривание владения морем. Другими словами, не считая ни владение морем, ни его оспаривание самоцелями в войне на море, мы категорически возражаем против универсальности форм как завладения, так и оспаривания владения морем и находим необходимым эти формы тесно увязать с характером тех операций морских сил, стратегическим обеспечением или помехой которым являются оба эти метода войны на море.

Мы вполне согласны с авторами, когда они говорят, что оспаривание владения морем, как всякая вообще оборонительная операция, не может преследовать положительных целей, но способно лишь препятствовать противнику в достижении поставленных им себе положительных целей. Исходя отсюда, мы можем уточнить те конкретные цели, которые может ставить себе оспаривание владения морем: 1) *препятство-*

вать противнику в обеспечении им своих морских сообщений от ударов наших крейсерских сил; 2) препятствовать неприятельскому морскому вторжению на наше побережье; 3) препятствовать содействию неприятельского флота его армии. И сама сущность этих задач, и история показывают, что способы воспрепятствования слабейшим флотом этим операциям противника не могут быть одними и теми же, и в действительности были различны. Сама история возникновения (Торрингтон) и развития (Компенфельдт) понятия Fleet in being показывает, что этот метод зародился и развился в определенный метод борьбы слабейшего флота в тех случаях, когда ему ставилась задача обороны побережья от вторжения сильнейшего противника. Легко согласиться, что такой метод — в тех его формах, которые рекомендовали Торрингтон и Компенфельдт, — совершенно не годился бы, если бы главной задачей британского флота в обоих этих случаях была поставлена, напр., борьба против морских сообщений Франции. Отличительным признаком метода Fleet in being, как показывает само его заглавие, является условие сохранения существования флота, оспаривающего владение морем („To keep our Fleet in being“), до решительного момента войны. Таким решительным моментом при оборонительных операциях против вторжения является переход через море и высадка неприятельского десанта, имеющего решающее, или вообще важное, стратегическое значение: в эти-то периоды и надлежит развернуть высшую активность и решительность флота, обороняющего побережье и сохранившего себя до этого момента и для него в состоянии in being. Но какой момент признать решающим для перехода Fleet in being из потенциального в динамическое состояние, если этому флоту поставлена, напр., задача борьбы против экономических морских сообщений противника? Очевидно, либо такого момента вовсе не представится, и флот будет сохраняться в состоянии in being до заключения мира, либо такой метод борьбы слабейшего флота следует вообще признать неподходящим для такой задачи.

Мы не будем останавливаться на доказательстве положения (казалось бы неоспоримого), что выбор методов и форм операций зависит не только от задач, но и от совокупности всех условий обстановки (в том числе соотношения сил и образа действий противника), в которой будет выполняться операция. Поэтому даже при стратегической задаче обороны побережья от неприятельского вторжения нельзя признать универсальным методом борьбы против сильнейшего флота метод Fleet in being.

Идея „сохранения флота“ неизбежно будет вместе с тем связывать активность всяких операций флота, оспаривающего владение морем, — в особенности в современную нам эпоху сильнейших и сложнейших систем корабельных механических движителей. Во времена парусов соотношение между скоростями кораблей зависело от их маневренных качеств, обусловливавшихся соответственными качествами их парусного вооружения и корпусов и поэтому остававшихся более или менее постоянными при данных обстоятельствах плавания (при переменах направления и силы ветра соотношение в скоростях менялось), если, конечно, не происходило на одном из кораблей, главным образом в его парусном вооружении, какой-либо аварии. Само собой разумеется, что в этих рассуждениях мы исключаем сейчас искусство личного состава. В настоящую эпоху преимущество в скорости оказывается менее надежным качеством корабля, так как зависит от степени исправности всей сложнейшей системы судовых движителей, т. е. генераторов энергии, паро-и электропроводов, двигателей, передачи на валы, подшипников и пр.; обстоятельства погоды, как и во времена парусных флотов, различно влияют на разные типы кораблей. Достаточно случиться какой-либо, даже мелкой, неисправности в одном из многочисленных звеньев всей сложной современной системы судовых движителей, — кораблем, входящим в состав флота, оспаривающего владение морем, может быть потеряно преимущество в скорости, необходимейшее для сохранения флота при выполнении им операции по методу Fleet in being.

Как показывает опыт войн, командование флотами часто оказывалось склонным преувеличивать значение сохранения флота, что и сказывалось на пассивности операций морской силы, принимающей в борьбе против сильнейшего противника метод Fleet in being. Яркой иллюстрацией этого положения является печальный опыт деятельности русской порт-артурской эскадры. Тенденции Fleet in being, в особенности в части, касающейся сохранения флота, нашли во время русско-японской войны много последователей в русском флоте, воспитанном в мирных и смотровых традициях. В первые месяцы войны командование эскадры придерживалось метода „Fleet in being“ (прерываемого лишь кратким периодом активной деятельности адм. Макарова) для сбережения эскадры до момента решительных ее действий, который связывался с высадкой японской армии на Ляодунском полуострове. Когда эта высадка фактически началась, командование эскадрой

продолжало однако сохранять флот — уже до прихода на Дальний восток 2-й эскадры. Как известно, русскому командованию так и не удалось сохранить 1-ю эскадру, бесславно и бесплодно утопленную в Порт-Артуре осадной артиллерией японцев за пять месяцев до прихода в дальневосточные воды 2-й эскадры.

Сам Гроос ярко иллюстрирует влияние тенденций Fleet in being на пассивность операций германского Флота открытого моря во время первых двух лет мировой войны, вплоть до назначения командующим этим флотом решительного и предприимчивого адмирала Шеера, который коренным образом изменил метод борьбы против своего сильнейшего противника, не взирая на то, что соотношение в силах, вследствие вступления в строй новых кораблей, сделалось еще более невыгодным для германского флота, чем до тех пор. Мы не можем согласиться с Гроосом, когда он усматривает причину пассивности германского флота в первую половину войны только в ошибочности переноса на море сухопутных идей позиционно-оборонительных действий, привязывавших Флот открытого моря к позициям, оборонявшим входы в Германскую бухту. Мы не представляем, каким образом германский флот, более слабый, чем его противник, и в общем не превосходивший его скоростью, мог бы предпринимать активные операции в открытом море, (напр. против морских коммуникаций Англии) при обязательном условии своего сохранения, поставленном германским высшим командованием в основу всех оперативных замыслов на море.

§ 27. АКТИВНОЕ ОСПАРИВАНИЕ ВЛАДЕНИЯ МОРЕМ.

Опять-таки сам Гроос представляет соображения о тех методах, которыми следовало бы германскому флоту бороться со своим сильнейшим противником: „В силу большого протяжения открытого английского восточного побережья и вообще всего географического устройства театра Северного моря, англичане почти никогда не могли в полном составе встретить нападение германского флота, так как тот определял место и время встречи. Если бы все наличные силы германского флота были брошены против английского побережья, чтобы заставить неприятеля принять бой; если бы наши пути отступления обеспечивались старыми эскадрами, постановками минных заграждений с подводных лодок перед главными неприятельскими операционными базами и специальными минными заграждениями на границах Германской бухты; если бы такие операции

продолжались по нескольку дней и брались с собой угольные транспорты и нефтеналивные суда для увеличения района действий легких сил, — то не могло быть сомнения, что со временем противник должен был бы принимать внезапные, нецелесообразные решения, ошибки его могли бы быть использованы для достижения частичных успехов". Мы несогласны с Гроосом, что действия германского флота, хотя бы и в полном составе, против британского побережья, не сопровождаемые большим десантом, имеющим характер того вторжения, которого традиционно, в течение всех своих войн, опасалась Англия, — могли бы побудить британское командование к каким-либо непродуманным и нецелесообразным решениям: такие набеги германского флота против английского побережья не представляли сами по себе какой-либо серьезной угрозы военному положению Великобритании. Если бы британский флот в этих обстоятельствах и вышел в море, то обязательно в полном составе с целью — либо загнать своего противника обратно в его базу и тем подтвердить незыблемость своего господства на море, необходимого для обеспечения своих и перерыва германских морских сообщений, либо же разгромить его в морском бою своими превосходными силами. Последнее решение, впрочем, как не вытекавшее непосредственно из задач британского флота и приводившее к риску — даже в случае наиболее решительной победы — такого его ослабления, которое могло бы поколебать положение Великобритании как величайшей колониальной империи, — могло быть в расчетах Британского адмиралтейства лишь, как крайняя мера, на случай упорства противника.

Не соглашаясь, таким образом, с основной целеустановкой метода действий германского флота, предлагаемого Гроосом, мы, тем не менее, согласны с самым существом этого метода, с его наступательным характером. Захват германскими морскими силами инициативы в свои руки вынуждал бы противника к постоянной готовности, что само по себе уже затрудняло бы британскому командованию возможность поддерживать материальную исправность кораблей и бодрость их команд. Вынужденные выходы в море британского флота по вынужденному же общему направлению создавали бы благоприятную обстановку для атак его днем — подводными лодками, ночью — миноносцами, а также для разброски по курсу его минных заграждений. Энергичный и систематический наступательный образ действий германского флота мог бы в конце концов вынудить Grand Fleet покинуть его северную позицию

дальней блокады, перенести свое базирование на более южные базы и перейти в свою очередь к более активным операциям против своего предприимчивого противника, войдя с ним в более тесное соприкосновение, что как-раз и соответствовало первоначальным оперативным предположениям высшего германского командования и вместе с тем создало бы более благоприятную обстановку и для операций германских крейсеров против английских морских сообщений, и для прорывов германскими и нейтральными коммерческими судами экономической блокады Германии. И в политическом отношении такой энергичный наступательный образ действий германского флота на главном морском театре был бы выгоден Германии, так как, заставляя и британский флот покинуть его позицию сильнейшего Fleet in being, он сулил в будущем значительное ослабление Grand Fleet'а в решительных боевых столкновениях, — что могло быть только на-руку таким морским империалистическим державам, как Соединенные штаты и Япония.

Но для того, чтобы захват германским морским командованием инициативы в свои руки мог привести ко всем этим результатам, целеустановка наступательных операций германских морских сил должна была быть таковой, чтобы она действительно вынуждала британское командование ко встречным операциям; иначе говоря, необходимо было, чтобы объект наступательных операций германского флота представлял действительную важность в общем стратегическом положении воюющих сторон. По нашему мнению, такими объектами могли быть, во-первых, приморский фланг союзного западного сухопутного фронта и, во-вторых, союзные морские коммуникации в Канале. Понятно при этом, что только самая тесная и непрерывная увязка таких наступательных действий германских морских сил с действиями их армий на западном фронте могла бы сообщить ту действительную важность этим операциям германского флота, которая смогла бы вынудить британское морское командование отказаться от методов дальней блокады и фактического пребывания in being его сильнейшего флота.

Но можно ли было бы такие наступательные операции германского флота связать с основным и обязательным условием его сохранения? Иначе говоря, можно ли назвать такой метод оспаривания владения морем методом Fleet in being? Прав ли Гроос, когда, следуя Корбету, он полагает, что „лишь под флагом адмирала Шеера Флот открытого моря приобрел действительный характер Fleet in being? Не будет ли правильнее считать наоборот, что под командой энергичного Шеера

германский флот начал отходить от ошибочного для него метода действий Fleet in being и не мог от него отказаться вовсе лишь потому, что над ним тяготело еще злосчастное запрещение „искать решительного боя со всем английским флотом"?

В конечном итоге мы приходим к заключению, что одной из самых грубых и опасных для военно-морского строительства и боевой подготовки морских сил ошибок в теории Корбета и Грооса является учение о Fleet in being как об универсальном методе действий слабейшего флота. Мы вообще на всем протяжении нашего военно-морского учения самым решительным образом отвергаем рецепты в таком глубоко диалектическом деле, как военное. В ряду бесчисленных случаев задач и обстановок, которые могут представиться в войне на море, может встретиться и такая обстановка, в которой будет вполне подходящим для слабейшего флота и метод Fleet in being, но возведение его на степень универсального метода оспаривания владения морем представляет не только грубую теоретическую ошибку, но и большую практическую опасность, воспитывая военно-морскую мысль в методах действий, связанных с обязательством сохранения флота.

Отвергая теоретическую установку учения Грооса (по Корбету) об оспаривании владения морем, мы обращаем внимание читателей на весьма ценный разбор автором образа действий германского флота на обоих связанных между собою северных морских театрах военных действий, т. е. на Северном и Балтийском морях. В конце этого разбора и на основании его Гроос приходит к справедливому выводу, противоречащему однако его основной, заимствованной у Корбета, теоретической установке:

„При возможностях войны методом Fleet in being, столь заманчивым для более слабого флота, придется тщательно взвешивать, какое значение вообще может иметь подобный метод ведения войны на море. Он имеет лишь значение выигрыша времени, не давая противнику возможности добиться решения. Если не существует надежды добиться важных решений иным путем, чем эскадренный бой, и выигрыш во времени не полезен для ведения войны, то часто бывает лучше добиваться боя наискорейшим способом. Без сомнения, Германия во время последней войны не сумела с самого начала использовать благоприятные возможности для боя и лишить Англию превосходства в крупных боевых судах. Лишь это последнее давало Англии возможность поддерживать экономи-

ческую блокаду. Только этой блокадой можно объяснить, что под конец весь земной шар поднялся против Германии“.

§ 28. „МАЛАЯ ВОЙНА“ КАК МЕТОД ОСПАРИВАНИЯ ВЛАДЕНИЯ МОРЕМ.

Следуя Корбету, Гроос, в качестве второго метода оспаривания владения морем, рассматривает „малую войну“. В виду тех недоразумений и преувеличений, которые были связаны в нашей военно-морской литературе недавнего времени с этим термином, считаем не лишним еще раз, в полном согласии с терминологией, принятой и в иностранной военной литературе (что свидетельствуют и разбираемые сейчас нами книги Корбета и Грооса и книга итальянского военно-морского научного писателя Берноти („Fondamenti di strategia navale“), повторить здесь наше определение малой войны на море, данное нами как на страницах „Морского сборника“ в 1928 г. (ст. „Основные вопросы“), так и в дискуссии, имевшей место в Военно-морской академии в течение 1928/29 учебного года.

Малая война на море вообще понимается нами как совокупность коротких операций легких и подводных сил флота и морской авиации — либо против главных сил неприятельского флота, либо вообще против морских сил противника, выполняющих активные операции против или вблизи наших баз и побережий. Операции малой войны носят преимущественно характер торпедных атак, бомбардирующих налетов, разброски минных банок и т. п. Под короткими операциями легких сил в малой войне на море мы понимаем операции, производимые ими на таких расстояниях от своих баз, укрепленных позиций или поддерживающих эти операции главных сил своего флота, при которых обеспечивалось бы этим легким силам, при существующем соотношении их скоростей со скоростями противника, возможность уклоняться от артиллерийских столкновений с противником. Такие столкновения, хотя бы только с его легкими же силами, следует признать при выполнении операций малой войны вообще нежелательными, за исключением конечно случаев столь явного превосходства в силах, которое позволяло бы рассчитывать на успех, без риска больших потерь, и если б такие столкновения не смогли помешать выполняемым операциям малой войны или их демаскировать. Малая война в весьма значительной степени выигрывает в своей действительности, если она опирается на линейные силы своего флота и тесно увязывается с его боевой

деятельностью (с „большой войной“). В таком понимании малая война и является одним из методов оспаривания местного владения морем, как это и считают Корбет и Гроос; в частности — на ограниченных и пересеченных театрах — операции малой войны могут явиться особенно пригодными в борьбе против активных операций сильнейшего противника, выполняемых им против или вблизи наших баз и побережий. Малая война, не опирающаяся на большую войну линейных сил, в лучшем случае может лишь задержать активные операции противника против наших побережий и определить их направление.

Рассмотрение Гроосом операций малой войны в свете опыта мировой войны является превосходной иллюстрацией изложенных нами основных положений, характеризующих эти операции. Ни отважные операции германских заградителей, ни подвиги их подводных лодок, несмотря на успехи тех и других и понесенные от них их противниками потери, не только не смогли сами по себе серьезно поколебать соотношение сил и создавшееся вследствие этого общее стратегическое положение на главном морском театре, но действительность таковых операций, не поддержанных линейным флотом, падала с течением времени, так как противник приобретал опыт, изобретал средства и вырабатывал приемы и мероприятия для обеспечения себя от этих новых средств малой войны. Была бы однако ошибкой и обратная тенденция — преуменьшать значение, которое в действительности приобрели операции малой войны в мировую войну на морских театрах и в частности на Северном море. О. Гроос приходит к справедливому выводу, что „германские подводные лодки и заградители имели фактический успех, отодвигая английские боевые корабли все дальше от германских баз; стратегического результата крупного значения от этого можно было бы ожидать лишь в том случае, если бы добытая этими операциями свобода действий германского флота в средней и южной частях Северного моря была бы соответствующим образом использована“.

Прогресс боевых средств малой войны в послевоенные годы несомненно повысил в большой степени ее действительность и раздвинул ее возможности, в особенности на ограниченных и пересеченных театрах. К числу новых боевых средств малой войны следует отнести в первую очередь авиацию, а также и сверхбыстроходные торпедные катеры. Технический прогресс мин и средств их постановок, торпед, подводных лодок также увеличивает возможности и действительность

малой войны в настоящее время. Было бы однако ошибкой, если бы мы пришли к заключению, что современный прогресс средств малой войны позволяет уже сейчас отказаться от линейных флотов и хотя бы только оборону с моря наших побережий возложить на средства малой войны, вкупе конечно со средствами береговой обороны. Современному прогрессу боевых средств малой войны сопутствует и прогресс средств и мер борьбы с ними и защиты от них „Большого флота“.

§ 29. ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ВЛАДЕНИЯ МОРЕМ.

Остальная часть книги О. Грооса посвящена исследованию вопросов использования владения морем.

В этой части своей книги Гроос полностью следует Корбету, вкладывая в термин „использование владения морем“ (по-английски — exercising command, по-немецки — Ausübung der Seeherrschaft) вполне одинаковое содержание, ярко вскрывающее, как нам представляется, ошибочность всей концепции в целом обоих авторов о теории владения морем. В виду того, что Гроос почти дословно повторяет основные положения Корбета, определяющие понятие „использования владения морем“, мы находим более уместным в нашем критическом рассмотрении обратиться к первоисточнику и процитировать важнейшие из этих основных положений по книге английского автора.

Корбет (как и Гроос) считает, что „методы использования владения морем заключают в себе все действия, непосредственно не относящиеся к достижению и обеспечению этого владения, либо же к предупреждению захвата его противником“. Таким образом, под использованием владения морем Корбет понимает все действия, направленные „не против боевого флота противника, но к пользованию морскими коммуникациями для своих целей и к помехе пользования ими противнику“; оба автора сюда относят операции по воспрепятствованию переправе неприятельских войск через море и по обеспечению своих военных экспедиций, а также противодействие неприятельской морской торговле и защите своей. Такие операции оба автора считают имеющими второстепенное значение, хотя они и „занимали всегда большую часть действий в морской войне“.

„Логически, — говорит далее Корбет, — операции по использованию владения морем должны следовать за таковыми по его захвату; иначе говоря, так как достижение

владения морем является специально целью морской войны и так как владение это может быть установлено надолго лишь путем разгрома военно-морских сил противника, — то из этого следует, что никакие другие объекты не должны быть допущены к расстройству концентрации наших усилий на высшей цели обеспечения владения морем путем сокрушения. Война не повинуется однако логике, и порядок действий, предписываемый логикой, не всегда осуществим на практике. Мы видим, как благодаря специальным условиям морской войны сами собой вкрадываются посторонние (?—*Б.Ж.*) требования, неизбежно приводящие к тому, что операции по использованию владения морем не только следуют за операциями по достижению владения морем, но и сопровождают их“ [1].

Если мы примем во внимание, что операции, относимые Корбетом (и Гроосом) к разряду использования владения морем, производились в действительности в прошлые войны не только одновременно с операциями по достижению и поддержанию владения морем, но часто и до них и вовсе без них, а нередко даже и той, слабейшей, стороной, которая не могла и думать об операциях, направленных к завладению морем, то действительно придется признать, что все морские войны протекали вопреки не логике, а теории Корбета, к большому сожалению, повторяемой Гроосом. Операции против морской торговли сильнейшего противника, выполнявшиеся крейсерами слабейшей стороны, ни по какой логике нельзя считать за использование владения морем; крейсерские операции германских крейсеров в первый год мировой войны и подводных лодок их в течение остального времени войны не использовали владения морем, но производились вопреки владению морем, которое принадлежало британскому флоту, и являлись таким образом одним из методов оспаривания владения морем. Исследуя эти операции, Гроос приходит к справедливому выводу, что крейсерские операции надводных крейсеров в океане, способны отвлекать на себя, для своей ликвидации, большое количество его сил с главного театра военных действий, облегчая этим борьбу с ним наших главных сил. Так, после блестящей победы германской крейсерской эскадры у мыса Коронеля, не менее пяти неприятельских эскадр были сосредоточены против победителя: сильный японский флот занял пози-

[1] J. Corbatt, Some principles of maritime strategy, стр. 235—236.

цию в австралийских водах; другой флот, состоявший из японских, английских и австралийских судов, был составлен у берегов Мексики; третий флот был образован в Вест-Индии, четвертый — у мыса Доброй Надежды; особая эскадра была сосредоточена для преследования крейсеров у берегов Бразилии, причем ядро ее составляли два крейсера-дредноута, что вызвало серьезное ослабление Grand Fleet'a. Эти мероприятия англичан, облегченные бездеятельностью Флота Открытого Моря, остались скрытыми от морского генерального штаба и крейсерской эскадры. Германское морское командование отказалось также от предполагавшегося выхода в море линейных крейсеров для встречи эскадры Шпее.

Таким образом, энергичные крейсерские операции германских крейсеров отвлекали на себя значительное количество неприятельских сил, облегчая борьбу своим главным силам на главном морском театре. С другой стороны, энергичная боевая деятельность главных сил германского флота могла бы приковать британские морские силы к Северному морю и не позволить их командованию выделять такие сильные соединения, как бригаду линейных крейсеров, для дальних океанских операций против германской крейсерской эскадры. Действия главных сил германского флота в Северном море и крейсеров его в океанах должны были быть связаны общим планом выполнения единой задачи — оспаривания владения морем у сильнейшего противника, чтобы не дать ему возможности обеспечить жизненно необходимые для него морские сообщения. Что во всей этой сложной проблеме общего со столь искусственной концепцией обоих авторов, как использование владения морем?

В еще больший конфликт с этой концепцией неизбежно вступают крейсерские операции германских подводных лодок. В своем месте, выше, мы уже рассматривали эту деятельность германских подводных лодок, как пример тех глубоких трещин, которые образуют в теории борьбы за владение морем появление и развитие новых, современных средств войны на море: крейсерская деятельность подводных лодок уже не умещается в рамках этой теории, поскольку сами подводные лодки не поддаются ни блокаде, ни другим боевым способам достижения владения морем. Мы вновь обращаем внимание наших читателей на яркое и поучительное рассмотрение этих операций Гроосом, который проявляет тенденцию скорее преуменьшать, чем преувеличивать результаты и значение этих операций, и опять-таки позволяем себе спросить автора — какую

можно установить логическую связь этих крейсерских операций подводных лодок с его концепцией „использования владения морем"? Ведь если крейсерские операции надводных крейсеров имеют характер диверсий, отвлекая силы неприятельского флота с главного морского театра, и таким образом участвуют с главными силами своего флота в общем комплексе операций по оспариванию владения морем, то крейсерские операции подводных лодок из второстепенных операций превращаются в решительное орудие морской войны, направленное против жизненно необходимых для противника экономических морских сообщений, т. е. по нашей концепции, непосредственно выполняют одну из основных задач морской силы. Напротив, главные силы своего флота своей энергичной деятельностью могут и должны способствовать крейсерским операциям подводных лодок, мешая мероприятиям противника для защиты от них своих морских сообщений. В том же направлении содействия этим решительным операциям подводных лодок должна работать (а не мешать им, как это имело место в мировую войну в Германии) и политика.

Не менее натянутыми представляются попытки обоих авторов втиснуть в те же рамки использования владения морем десантные операции. Рассматривая состав морских сил, участвующих в десантной операции, оба автора приходят к заключению о необходимости иметь в их составе, кроме эскадры, назначаемой для непосредственной охраны десантных транспортов во время перехода их через море и для поддержки их во время самой высадки, — еще особую „эскадру прикрытия" (по-английски „covering squadron", а по-немецки „Deckungsgeschwader"), задачей которой является обеспечение всей десантной операции от нападений главных сил неприятельского флота. Авторы справедливо при этом полагают нежелательным, чтобы эскадра прикрытия в помощь главному десанту свозила на берег десант из своих команд, что ослабило бы боеспособность ее кораблей в случае встречи с главными силами противника. Авторы считают также, что „начальник эскадры прикрытия возьмет на себя тяжелую ответственность, если примет участие в поддержке самой высадки; это дело судов поддержки, идущих совместно с транспортным флотом [1]. В этом случае эскадра прикрытия отвлечется от

[1] По нашей терминологии обязанность поддерживать своим огнем высадку десанта и первые его боевые действия на берегу составляет назначение специального „отряда корабельной поддержки", состоящего при десантной экспедиции.

своего прямого назначения — дать гарантию безопасности экспедиции от нападения крупных сил со стороны моря". Наконец авторы приходят к выводу: „Если приданных для непосредственного сопровождения транспортного флота боевых сил достаточно, чтобы обеспечить высадке необходимую морскую и артиллерийскую поддержку, то эскадра прикрытия сможет выполнить свою задачу лучше всего, находясь хотя бы даже на большом расстоянии от места высадки и установив возможно более тесное наблюдение за базой неприятельских морских сил, действуя на основании существующих для блокады принципов".

Из приведенных выдержек (в данном случае из книги О. Грооса) видно, что основной задачей в десантной операции авторы справедливо видят самую высадку десанта на неприятельское побережье; назначением же эскадры прикрытия является стратегическое обеспечение десантной операции, причем наилучшим видом этого обеспечения авторы считают блокаду (даже тесную) главных сил неприятельского флота в его базе. Это вполне справедливое заключение авторы даже несколько утрируют, указывая далее, что десантный транспортный флот, а не эскадра прикрытия, должен стать главной целью действий неприятельских морских сил, — если только эскадра прикрытия не сопровождает непосредственно десантный флот. Такое указание, как носящее рецептурный характер, конечно неприемлемо вообще в военном деле, особенно в такой сложной обстановке, которая часто создается во время десантных экспедиций; первейшей обязанностью морского командования в этих случаях является — оценить всю совокупность создавшейся на театре операций стратегической обстановки и задач, возложенных на морские силы, и на основании этой оценки решить — на какой части десантной экспедиции противника должны быть сосредоточены главные атаки вверенных ему морских сил.

Учитывая, что согласно ранее рассмотренной нами теоретической концепции самих авторов, одним из средств достижения владения морем является блокада (в том числе и тесная), — мы видим, что авторы в сущности приходят к заключению, что лучшим средством обеспечения десантной операции является достижение и поддержание владения морем посредством блокады. Но ведь такое заключение полностью совпадает с изложенной нами выше концепцией, в которой мы проблему владения морем рассматриваем не как цель войны на море, но как один из методов стратегического обеспечения

операций морской силы, выполняющей возложенные на нее и ей свойственные основные стратегические задачи. Одной из таких основных задач, как мы выше указывали, и являются десантные операции (т. е. вторжение с моря на неприятельское побережье).

Не всегда однако создавшаяся обстановка требует предварительного завладения морем как средства обеспечения десантной операции, хотя бы даже весьма значительной по своим размерам и задачам. Выше мы рассмотрели ряд примеров, из которых видно, что американское морское командование в 1898 г. совершило серьезную ошибку, отказавшись от метода непосредственного прикрытия десантной операции, направленной на Кубу (что вполне позволяла местная обстановка и требовало создавшееся положение на самом острове) и решив предварительно вступить в борьбу за владение морем с пересекавшей в это время Атлантический океан испанской эскадрой. Необходимость срочного сосредоточения своих сухопутных сил в центральной части Кореи и знакомство с действительным состоянием китайского флота привели японское морское командование в 1894 г. к решению, не блокируя китайскую эскадру, вести большой транспортный флот с десантом через Желтое море в Чемульпо, непосредственно конвоируя его своим боевым флотом. Наоборот, в войну с Россией то же японское командование сочло необходимым обеспечить морские коммуникации своих переброшенных на материк армий путем двукратного завладения морем и не решалось приступить к перевозке через то же Желтое море своих армий до гибели адмирала Макарова, значительного ослабления русской эскадры и надежного, тесного заблокирования ее в Порт-Артуре.

Если же стоять на точке зрения концепции Корбета и Грооса, по которой десантная операция является одним из видов использования владения морем, то само владение морем должно было бы являться для десантной операции всегда обязательным условием.

Мы заканчиваем на этом наш обширный критический очерк, который мы считали нужным предпослать опубликованию русского перевода книги О. Грооса. Окончательный наш вывод: автор — несомненно талантливый исследователь вопросов современной войны на море, обладающий большим научно-историческим, хорошо проработанным багажом, в особенности из опыта мировой войны. Большим ущербом для настоящей его работы явилось подчинение его теоретической

концепции Корбета, узконационалистического историка и идеолога британской морской стратегии. Буржуазная вера в неизменность природы войны, в существование ее „вечных“ принципов и универсальных методов ее ведения является вторым крупным недостатком идеологической установки автора, сказывающейся на научных качествах настоящей книги. Тем не менее книга, — в особенности в частях, касающихся исследования автором опыта мировой войны на море,—несомненно весьма ценная, в особенности как первое серьезное исследование, вышедшее в свет после мировой войны. Но для продуктивного использования ее больших достоинств, в особенности нашими читателями, необходим вдумчивый критический подход к ней, облегчить который и является задачей настоящего критического очерка.

Б. Жерве.

20 октября 1929 г.

ЗНАЧЕНИЕ ТРУДА ГРООСА.

Труд капитана 1-го ранга доктора философии Грооса „Учение о морской войне в свете опыта мировой войны" основан на тщательном изучении всех изданий, выпущенных бывшими участниками мировой войны, и особенно на знакомстве с германскими архивными материалами.

Оценка мировой войны и выводы сделаны автором талантливо, объективно и отличаются деловым характером. Особенно ценной мне кажется его попытка установить зависимость между событиями мировой войны и поучениями великих военных философов прежних лет.

Со времени исчезновения Ганзейского союза наш народ оставался чуждым морю и не сознавал его значения. Ганзейский союз не смог оставить в наследство длительного воздействия на наш образ мышления, так как базировался не на германскую государственность, а на отдельные, слабо друг с другом связанные города, которые не могли иметь глубоких традиций, идущих в будущее. Великие властители Пруссии понимали слабые стороны географического положения своей страны, однако в течение трех столетий их так теснили и так связали непрерывной борьбой за простое существование государства, что им недоставало возможности устранить этот недостаток. Уничтожение внутренних границ позволило духовным и хозяйственным силам германского народа беспрепятственно действовать по всей стране. Это обстоятельство вызвало почти ураганное развитие нашего хозяйства, благоприятствуемое центральным положением Германии и ее реками, глубоко проникающими во внутренние области.

Экономическое развитие, свидетелями которого нам удалось быть, возбудило зависть и ревность со стороны народов, предполагавших, что им принадлежит монополия на весь мир. Мы не могли, по словам Бисмарка, подавить наше вполне естественное и закономерное развитие. Отсюда вытекала необходимость защитить соответствующей вооруженной силой наш быстрый экономический рост. Вильгельм II ясно понял это, и придет время, когда работа его по достижению этой цели будет ставиться ему в величайшую историческую заслугу.

То обстоятельство, что созданной военной мощи не удалось добиться успеха в мировой войне, зависело от причин, объяснение которых не входит здесь в нашу задачу.

Географическое положение Германии с давних времен делало для нас всякую войну чрезвычайно опасной. Бисмарк это хорошо понимал. Он не забыл, что еще Фридрих Великий стоял перед мировой коалицией (конечно в размере, соответствовавшем его эпохе); этим объясняется кошмарный страх Бисмарка перед коалициями; в период, когда наши армии стояли (в 1870/71 г.) перед Парижем, он опасался Англии. Наш народ в целом забыл эти исторические факты и уроки; он не воспринял также, что развитие мирового хозяйства и большой рост нашего населения заставляли нас участвовать в мировом грузообороте; последнее делало наше положение еще более опасным. Единственное политическое средство для улучшения нашего положения состояло в том, чтобы безоговорочно примкнуть к Англии или к России; одновременно нам следовало развивать до крайних пределов нашу военную мощь на суше и на море, чтобы на длительное время остаться независимым государством. Ни того, ни другого мы не сделали. Наш народ был избалован ходом экономического развития за прошлое столетие. В соответствии с нашим континентальным развитием казалась необходимой только военно-сухопутная мощь, причем прежние наши победы показывали, что наличные ее размеры вполне достаточны. Казалось, что и без морской силы достигалось развитие народного хозяйства и торговли. Когда к концу четырехлетней войны моральная сила нашего народа оказалась потрясенной, восторжествовала вера в возможность достижения справедливого мира путем отказа от вооруженных сил. Эта вера поддерживалась укоренившимся мнением о цели войны между двумя белыми народами; казалось невозможным, чтобы целью войны являлось полное уничтожение противника.

Вследствие того, что мировая война являлась первою нашей войною, в которой морская сила играла роль, ошибочный образ мышления нашего народа прежде всего обрушился именно на морскую силу. Труд капитана 1-го ранга Грооса о военно-морских уроках мировой войны поможет мыслящим людям приобрести большее понимание значения моря и морской силы даже и для нашего настоящего политического положения. Поэтому я приветствую настоящий труд и желаю ему широкого распространения.

А. Тирпитц.

ОТ АВТОРА.

Громадный прилив мировой литературы по истории империалистической войны постепенно переходит в состояние успокоения; поэтому понемногу выясняются великие поучения, связывающие грандиозную эпопею мировой войны с военными явлениями прошлых лет. Возможно даже, что, исходя из такой исторической перспективы в прошлое, допустимо позволить себе и взгляд на будущее. О военном искусстве писалось уже в течение многих столетий до времени наполеоновских кампаний, когда появилась угроза полного переворота всех установившихся воззрений в этой области. Клаузевицу было суждено согласовать особенности наполеоновских войн с опытом прежних лет и извлечь из них поучения, действительные и в наши дни. Заслуга распространения учения Клаузевица „О войне" на морскую войну (произведенного, правда, значительно позднее) принадлежит англичанину, морскому историку сэру Джулиану Корбету. Результат своих исследований он опубликовал незадолго до мировой войны в труде „Some principles of maritime strategy", оставшемся в свое время, по крайней мере в Германии, недостаточно оцененным.

С германской стороны подобная же попытка была предпринята в семидесятых и восьмидесятых годах прошлого столетия капитаном 1 ранга Штенцелем; однако, как бы высоко мы ни ставили Штенцеля в качестве основоположника германской военно-морской науки, все же нельзя не признать, что извлеченный из оставленного им литературного наследства труд „Kriegsführung zur See" при выходе в свет, в 1913 г. являлся уже устаревшим. В то же время лекции Штенцеля в Морской академии, послужившие основанием указанного труда, несомненно явились тою базою, на которой построены военно-морские исследования его учеников — Мальтцана, Риттмейера и Кирхгофа. Однако и исследования перечисленных авторов зародились в эпоху, в которую германский флот лишь начал вырастать из стадии полной незначительности. Недоставало им и того элемента, которым с давних пор так отличались произведения германской военной литературы боевого опыта. В отно-

шении войны на море последним располагали в совершенно ином масштабе такие нации, как Англия, Франция и Соединенные штаты. В этом смысле мировая война произвела переворот, что доказывается превосходными трудами многих германских боевых морских офицеров.

Настоящая книга, являясь в известной степени продолжением работы Штенцеля и находясь в теснейшей связи с трудами Клаузевица и особенно с вышеуказанным трудом Корбета, следует по дороге, проторенной перечисленными исследователями; она имеет целью, насколько позволяет незначительность времени, отделяющего ее от мировой войны, согласовать опыт последней с уроками, полученными на основании изучения прежних войн.

Задача настоящей книги считалась бы выполненной, если бы ей удалось облегчить понимание сущности морской войны не только морякам, но и военно-сухопутным и политическим деятелям Германии.

Правда, с другой стороны, можно поставить вопрос о целесообразности такой попытки в настоящее время. В ответ на этот вопрос мне хочется сослаться на знаменитого военного теоретика, генерала Жомини. Выпуская в свет в 1837 г. свое исследование „Очерк военного искусства“, Жомини предпослал ему следующие слова: „Может быть, следует считать дерзостью выпуск в свет труда о войне в эпоху, в которую слово предоставляется только апостолам вечного мира. Однако промышленная лихорадка и улучшение благосостояния, на которые ведется расчет, не всегда будут являться единственными божествами, которым общество приносит жертвы“.

Среди людей той эпохи Жомини оказался лучшим пророком. Поэтому и в настоящее время, несмотря на все уважение перед высоким идеалом человечества — вечным миром, нельзя считать излишним сохранение связи с действительностью и создание и сохранение правильных представлений о сущности войны вообще и морской в особенности.

Берлин.
Сентябрь, 1928 г.

ВВЕДЕНИЕ.

Чем больше мы углубляемся в изучение минувшей мировой войны, тем ярче выступает среди ряда причин поражения Германии наиболее существенная из них: отсутствие всеобъемлющего охвата проблем, подлежавших разрешению, и, как следствие этого, наличие частых противоречий между политическим, экономическим, военно-сухопутным и военно-морским руководством ведения войны. За время мировой войны не удалось создать такого плана операций, в строгом соответствии с политическими воззрениями и с военными требованиями, который охватывал бы армию, флот, политику и народное хозяйство и дал бы возможность сразу приложить в должном направлении все силы нации для достижения победы.

Это обстоятельство должно казаться особенно непонятным, если принять во внимание, что Германия — родина Клаузевица, одного из величайших военных философов. Удивительно, до какой степени в Германии преданы забвению и поныне справедливые истины его труда „О войне“ и как мало занимались вопросами о сущности войны германские государственные деятели и историки в период, предшествовавший мировой войне.

После победоносной войны 1870 г. в пресыщенной Германии заинтересованность исследованием войны, к сожалению, все в большей и большей степени ограничивалась армией. Главная причина такого явления состояла в том, что войны 1846, 1866 и 1870 гг. являлись почти исключительно делом армии и народ сам по себе был мало втянут в них. Таким же образом можно объяснить в известной степени, почему германский народ в целом, несмотря на героическую борьбу, проявлял столь мало понимания по отношению к великим проблемам последней войны.

В нашу эпоху война не является делом одних постоянных армий и флотов, ландскнехтов и кондотьеров, за боем которых на окровавленной арене молча наблюдало остальное население в качестве зрителей; война теперь почти в равной мере затрагивает жизни мужчин, женщин и детей всей нации. Сейчас война носит многообразный и многоликий характер. К сухопутной, морской, воздушной и химической войне теперь

добавляются проблемы использования всей совокупности народной мощи, пропаганды и прессы, воздействия на моральное состояние своего и неприятельского населения, ослабления патриотизма противника и борьбы с антивоенным настроением в своем лагере и пр. К изложенному нужно добавить еще одну крупную перемену: народами правят теперь не короли и полководцы, генералы и адмиралы, а гражданские лица. Если военный специалист изучает военное искусство для избежания ошибок, сделанных в ведении войны его предшественниками, то государственные деятели из гражданской среды, призванные править народом во время войны, обязаны ничуть не в меньшей степени выяснить себе сущность ее; они должны исследовать те стратегические ошибки, в которых были повинны и не-военные деятели во время прошлых войн, особенно же в период мировой войны. Даже в мирное время многие проблемы внешней политики станут понятными государственному деятелю лишь тогда, когда он составит себе ясное представление о сущности войны.

В то время как в Германии существовал мобилизационный календарь лишь для соответствующих мероприятий по армии и флоту (к тому же для обоих отдельно и несогласованно), в Англии имелся сборник, известный под названием „War-book“ („Военная книга“), включавший подготовительные мобилизационные распоряжения всех наличных министерств, расположенные в хронологическом порядке. Согласно новой конституции, подобные же условия созданы теперь и для Германии. Поэтому и германские министры должны будут осознать ту ответственность, которую налагает на них эта конституция по отношению к подготовке и проведению обороны страны во время войны. Война будущего, в особенности со времени развития химического и воздушного оружия, потребует еще в большей мере участия всех слоев населения. Этим объясняется (мы приводим лишь несколько примеров), что во Франции уже сейчас организованы совместные курсы для высших правительственных служащих и офицеров; что в Соединенных штатах Америки в учебный план университетов введена программа подготовки студентов в качестве офицеров резерва; что в Италии имеется Комитет по подготовке к обороне страны, в состав которого входят представители науки, сельского хозяйства, торговли и банков; наконец—что в Англии существует, между прочим, Комитет военного образования (Military education committee), который уже в 1925 г. добился проведения при Лондонском университете особых докладов об

исследовании войны и, в связи с этим, основания Института исследования войны (School of war studies).

О недостаточном развитии совместной работы армии и флота по подготовке и проведению последней войны подробно изложено в первых томах официальной германской истории мировой войны на море „Der Krieg zur See 1914—1918“. Однако, помимо неудовлетворительного взаимодействия этих двух факторов, в самом германском флоте, как это ни странно звучит, в значительной мере ощущалось отсутствие обоснованного представления о сущности войны в целом и морской войны в особенности, базирующегося на изучении истории.

Германия выросла в качестве континентальной державы. Все немцы являлись по инстинкту и традиции в большей или меньшей степени сухопутными воинами и вращались в кругу континентального мышления. При таких обстоятельствах переход от сухопутной вооруженной силы к морской становился, даже для специалистов, настолько же трудным, насколько для политических деятелей являлся нелегким переход от континентальной политики к мировой политике. Правда, на протяжении короткого периода в 20 лет Германии все же удалось создать и развить в тактическом и техническом отношении флот, который в ютландском сражении оказался достойным (если не победоносным) противником по сравнению со старейшим из флотов; однако в стратегическом отношении за этот короткий период цель не была достигнута.

Переход от сухопутной к морской стратегии дался нам с величайшим трудом: при этом переходе мы ведь вторгались в новую и совершенно для нас чуждую область. Слишком отличны области мышления морской и сухопутной стратегий, причем первая из них носит значительно более запутанный и неясный характер, чем вторая. Простой перенос норм, действующих на суше, в область морской стратегии приводит к ошибочным выводам, которых не всегда удается избежать по причине глубоко вошедшего в нашу плоть и кровь континентального мышления; еще менее удавалось убедить посторонних — политиков и сухопутных военных — в полнейшем несоответствии основ морской стратегии основам ведения войны на суше.

В самом флоте процесс достижения полной ясности затруднялся тем обстоятельством, что стратегическая основа нашего мышления и деятельности непрерывно подвергалась колебаниям и неуверенности под влиянием друг друга упразднявших усовершенствований техники. Вытекавшая отсюда необходимость постоянно держать на уровне современности

технику и тактику специальных видов оружия (чего мы и добились в самой высшей степени) и целесообразно развивать их—привела к тому, что воспитание в области стратегического мышления и вопросов командования часто приносилось в жертву другим требованиям. Лучшие головы работали над вопросами организации и техники. В других флотах, стоявших перед значительно менее сложными задачами, дело обстояло не лучше; даже в Англии, несмотря на ее многовековые традиции, говорят о гибельном влиянии „материальной школы", убившей стратегическое мышление.

В качестве поучения минувшей великой войны, необходимо иметь в виду на будущее время, что самой природе военно-морского дела как будто свойственны переоценка технического фактора и пренебрежение другими факторами, имеющими не меньшее значение для достижения успеха.

Нет возможности развивать в соответствии с боевыми требованиями тактику и специальные виды военно-морского оружия, не уяснив себе предварительно природы и целей морской войны в ее глубочайших проблемах, точно так же, как без такого уяснения невозможно быстро приспосабливаться к постоянно меняющимся техническим возможностям и подходить к ним прямыми путями, а не зигзагообразными. Все действия, предпринимаемые в этом отношении по организации, конструированию и обучению, должны проходить под углом зрения служения военному успеху. Это требование Клаузевиц выражает следующим образом: „Солдат вербуется, обмундировывается, вооружается, обучается; он спит, ест, пьет и марширует — исключительно для того, чтобы в должном месте и в должное время сражаться".

Приведенные размышления морской офицер обязан постоянно держать в памяти, иначе он рискует потерять верный взгляд на главное и второстепенное среди многогранности и специальных уклонов обучения морской службе, — верный взгляд, который должен снова и снова направлять его деятельность на исходную точку целого.

На этом основании настоящий труд развертывает картину общей сущности и цели войны, и морской войны в особенности, — имея задачею определение и обнаружение зависимостей: лишь следуя таким путем, мы сможем выйти из лабиринта все усложняющегося технического оборудования к единообразному стратегическому и тактическому основопониманию, из которого только и может развиться преемственность военной традиции.

ГЛАВА ПЕРВАЯ.

ОБЩЕЕ УЧЕНИЕ О ВОЙНЕ.

ВЕДЕНИЕ ВОЙНЫ И ПОЛИТИКА.

Ведение войны настолько зависит от личности, характера, человеческого здравого рассудка и быстрой решимости при сложной и постоянно меняющейся обстановке, что на первый взгляд может показаться абсурдным установление для него каких-либо научных норм. С другой стороны, не подлежит сомнению, что великие теоретики начала XIX века — Клаузевиц и Жомини — в значительной степени способствовали прогрессу военного искусства. Действительно, лишь теория создает общий язык для „вождей“ и „ведомых“, на котором они могут объясняться и который только и позволяет „ведомым“ охватывать полный смысл намерений „вождя“ и выполнять последние. Однако не только солдаты и командиры должны понимать своего вождя; в нашу эпоху последний обязан уметь объясняться и с другими лицами, не менее его ответственными за ведение войны. Недостаточно, чтобы один только вождь имел полное представление о необходимых мероприятиях; он должен быть в состоянии научно проанализировать эти мероприятия, установить взаимную связь отдельных вопросов и ясно доложить полученную таким образом им самим картину. На практике в ведении войны, правда, всё зависит от личной оценки вождя и свойственной ему в большей или меньшей степени гениальности, но во время заседания, за столом, убедить других можно лишь ясным ходом мыслей и изложением зависимости одних вопросов от других. Совместное действие сухопутных, воздушных и морских сил и других важных для успеха факторов может быть обеспечено лишь людьми, изощрившими свои духовные способности теорией военного искусства. На совещаниях,—а таковые неизбежны с тех пор, как роль короля и полководца заменил триумвират Шлиффена или военный совет (кабинет), — побеждает лишь ясное, всем понятное изложение.

Наибольший хаос царит во взглядах на сущность войны и на лежащие в ее основе общие истины именно в эпохи, отстоящие от крупных войн, в роде настоящей, на незначительные промежутки времени. Лишь весьма редко удается современникам большой войны настолько полно уяснить себе ее истинную природу, насколько это становится возможным позднее, в освещении истории. Как часто исследователи не видят леса из-за деревьев! Как много специалистов и неспециалистов пытаются в такие эпохи установить законы, которые помогли победителю добиться победы! Тысячи мелочей ставятся иногда на первый план, чтобы объяснить победу, пока последующее боевое столкновение не воспроизведет новое явление.

Тогда мнения начинают перескакивать от одной крайности к другой, что продолжается до тех пор, пока не удастся согласовать опыт прежних войн с опытом новой войны; такое согласование покажет, что великие основные истины учения о войне прошли без изменения через столетия: изменились боевые средства, но основы ведения войны остались неизменными. Отдельные разновидности нового оружия в сущности никогда не совершают революции во всей совокупности военного дела: слишком глубоко и неразрывно связаны многие из законов ведения войны с человеческой природой, несмотря на меняющиеся технические формы войны. Из этих законов, которые мы извлекаем главным образом из сравнительного исторического исследования, создается таким образом фактически теория войны, своего рода наука о войне. Правда, и в этом случае границы между искусством и наукой остаются неопределенными; однако тот же самый недостаток мы наблюдаем и в других областях человеческой деятельности. Если же мы, повторяю, именно после больших войн думаем, что законы изменились, то это происходит только по следующей причине: мы еще не сумели выделить существенного из форм данной войны. В таком случае вам грозит опасность: попытка переноса еще не полностью понятых форм последней войны, находящейся от нас на близком расстоянии, на будущую войну может потерпеть полное крушение. Так, применение наполеоновских методов увенчалось успехом в Германии и Италии и потерпело неудачу в Испании и против Англии. От подобных ошибок нас может уберечь и теперь только научное исследование природы войны, особенно в том виде, в каком его дает Клаузевиц, своеобразно приложивший философские истины к практическому ведению войны.

По Клаузевицу, война является насилием, имеющим целью заставить противника выполнить нашу волю. Однако под этим насилием Клаузевиц не подразумевает, подобно Монтекукколи (высказавшему свою мысль на полтора столетия ранее), лишь столкновение одних армий, но использование всех наличных материальных, духовных и волевых сил для обезоружения противника. Таким образом, возникает крайнее теоретическое представление о двух вооруженных народах, бросившихся друг на друга и не перестающих сражаться до тех пор, пока один из них или оба вместе не упадут обезоруженными на землю. Клаузевиц, однако, сейчас же установил, что такая форма — абсолютная война — в действительности почти никогда не достигалась и могла бы существовать лишь в том случае, если бы „война являлась совершенно изолированным актом, внезапно возникающим и не связанным с предыдущею политическою жизнью". На самом же деле известно, что война возникает лишь в результате политических сношений правительств или народов; обычно все же создается впечатление, что с началом войны прекращаются всякие отношения и наступает состояние, подчиняющееся своим собственным законам. Против этой тезы Клаузевиц выдвигает антитезу:

„Разве обмен дипломатическими нотами означает прекращение политических отношений между отдельными народами и правительствами? Не является ли война лишь разновидностью письменного или устного изложения их мыслей?

Имея свою собственную грамматику, война не обладает самостоятельной логикой, в виду чего ее никоим образом нельзя отделить от политических взаимоотношений: всё, на чем базируется война, — военная мощь противников, союзники, характер народов и правительств обеих стран и т. п., — неразрывно связано с политическими взаимоотношениями".

На основании этих умозаключений Клаузевиц видит в войне не самостоятельное явление, а лишь одну из разновидностей многообразных форм междугосударственных отношений, отличающуюся от обычных лишь методом достижения политических целей.

„Раз война относится к политике, то она непременно принимает и характер последней. Как только политика становится более грандиозной и мощной — таковой же становится и война. Чем грандиознее и сильнее мотивы войны, чем больше они охватывают всё существование народов, чем сильнее напряжение, предшествовавшее войне, — тем более

приближается война к своему абсолютному характеру, тем острее ставится вопрос о полном разгроме неприятеля, тем ближе совпадают военные и политические цели, тем менее политической кажется война. Чем слабее, с другой стороны, мотивы и напряжения, тем менее будет проявляться в общей линии военных действий, даваемой политикой, основное направление военного элемента — насилие; тем более, следовательно, приходится отклонять войну от ее естественного течения, тем больше различие между политической целью и целью абсолютной войны, тем более начинает казаться, что война приобретает политический характер. Если мы хотим от противника лишь незначительной жертвы, то довольствуемся выигрышем через посредство войны лишь незначительного эквивалента. В таком случае приходится не смотреть пренебрежительно на такие войны, которые состоят лишь в нажиме на неприятеля и в переговорах. Таким образом, признание влияния политической цели на войну покроет всякую форму войны, начиная от войны абсолютного характера вплоть до самой незначительной демонстрации. Наконец, даже общий исход целой войны иногда нельзя принять за нечто абсолютное; часто, напротив, побеждаемое государство видит в нем лишь преходящее несчастье, которое нужно устранить политической обстановкой будущего".

Дойдя до изложенных умозаключений, Клаузевиц встал перед новой истиной, разрешавшей все противоречия, которые ранее возникали для него при рассмотрении многообразных форм войн мировой истории. Своему новому откровению он посвятил следующие слова:

„Таким образом политическая цель, в качестве первоначального мотива войны, является мерилом как цели, которую предположено достигнуть военным актом, так и напряжений, необходимых для этого". Отсюда он приходит к выводу, что „без всякого внутреннего противоречия могут существовать войны, заключающие в себе всё градации важности и энергии — начиная от войны на сокрушение до простого вооруженного наблюдения". Он заключает свое величайшее открытие о природе войны, начавшее собою новую эпоху, следующими известными словами, полное значение которых всё же не было схвачено и во время последней войны: „Таким образом мы видим, что война не является только политическим актом, но представляет собою политический инструмент, продолжение

политических отношений, их проведение другими средствами".

Это фундаментальное положение отнимает от войны так часто приписываемый ей характер исключительного явления, управляемого своими особыми законами; оно ставит войну в один ряд со всеми прочими видами междугосударственных политических отношений. Справедливость этого закона не нарушается и тем обстоятельством, что против него на практике так часто грешили. Клаузевиц дает последнему явлению такое объяснение: военные действия, посредством которых обезоруживается противник, становятся в человеческом воображении настолько на передний план, что первоначальная цель войны — быть продолжением политики — забывается; война оттесняет эту цель „как нечто, к войне не относящееся". Мы должны согласиться с Клаузевицем, что война, хотя и являющаяся актом насилия для обезоружения противника, не стоит изолированно, но тесно связана со всей государственной жизнью, в качестве продолжения политики другими средствами.

Этим положением столь часто злоупотребляли, особенно в последную войну, что необходимо некоторое пояснение, во избежание дальнейших недоразумений. У Клаузевица, труд которого, к сожалению, остался незаконченным, не указано конкретно, что собственно он понимает в своей знаменитой формулировке под „политикой". Часто кажется, что он здесь подразумевал лишь одну внешнюю политику. По крайней мере так объясняет это выражение Людендорф в своем труде „Ведение войны и политика" („Kriegsführung und Politik"), указывая, что и для Бисмарка война являлась лишь внешней политикой, с применением иных средств. Поэтому Людендорф полагает, что для нашей эпохи положение Клаузевица нуждается в расширении, и в окончательном виде оно гласит следующее: „Война — это внешняя политика с применением других средств. В прочих отношениях общая политика должна обслуживать войну". Однако у Клаузевица (особенно в 8-й книге его труда „О войне") мы находим прямые указания, что он распространял понятие политики значительно шире. Он пишет, например, что эта политика призвана для объединения и согласования „всех интересов внутреннего управления, также как и общества, и всех тех философских понятий, которые можно выразить словами"; политику, по его мнению, следовало рассматривать как представительницу интересов всего общества.

Мы считаем себя поэтому в праве и после Клаузевица распространить понятие политики на все политические отношения, в том числе и на внутреннюю политику. Не подлежит никакому сомнению, что великий военный философ, живи он в нашу эпоху, построил бы своё учение еще более всеобъемлющим образом, чтобы показать, насколько проявления военной мощи зависят от тыла, насколько экономика и внутренняя политика связаны с ведением войны и влияют на него. „Прошли те времена, — говорил Мольтке, — когда для династических целей небольшие армии наемников выступали в поход, чтобы захватить город или область, а затем расположиться на зимние квартиры и заключить мир. Эпоха кабинетных войн лежит за ними и принадлежит прошлому... Теперь опасными для мира являются настроения народов, стремления к захвату или реваншу, недовольство внутренним положением, стремление объединить родственные народы, агитация партий и особенно их ораторов. Решение объявить войну принимается значительно легче собранием, в котором никто не несет полной ответственности, чем единичным человеком, сколь высокое положение он бы ни занимал; и мы чаще встретим миролюбивого главу государства, чем народное представительство, состоящее из мудрецов. В настоящее время, таким образом, не одни кабинеты решают вопрос о войне и мире и вершат делами народов, а во многих случаях народы руководят кабинетами. Следовательно, теперь в политику введен элемент, не поддающийся учету. Кроме того в наши дни приобрела влияние и биржа, могущая ради своих интересов призывать вооруженную силу“.

Как видно, в наших рассуждениях нам придется распространять понятие политики очень широко.

Однако еще важнее рассеять те сомнения, которые появляются у нас, военных (особенно под влиянием опыта мировой войны), по отношению к мыслям Клаузевица о необходимости полного подчинения ведения войны политике на том основании, что война — лишь функция от политики. Сомнения эти основываются на неправильном понимании сказанного Клаузевицем; в действительности последний всегда сознательно отделял дело от личности. Его формулировки оперируют с абстрактным понятием политики, вне зависимости от качеств государственных деятелей, которым приходилось проводить ее. Клаузевиц буквально говорит: „То обстоятельство, что политика может иметь неверное направление, что она может преимущественно служить удовлетворению самолюбия,

частным интересам, тщеславию правителей, сюда не относится“.

В вопросе о личностях Клаузевиц, под влиянием наполеоновских походов, считал идеалом объединение в одних руках ведения войны и политики:

„Для доведения войны до блистательной цели необходима большая проницательность в вопросах высших государственных взаимоотношений. Здесь ведение войны и политика совпадают, и полководец одновременно становится и политиком.

„Полководец становится политиком, но он не смеет переставать быть полководцем; он охватывает своим взглядом, с одной стороны, все государственные отношения, с другой — он ясно сознает, чего можно достичь при помощи тех средств, которые находятся в его руках“.

Нужно усомниться, возможна ли при современной обстановке подобная личная уния; однако и для такого случая у Клаузевица имеется налицо предложение: „В том случае, когда война полностью совпадает с намерениями политики и политика соответствует средствам войны, но политик и полководец не могут быть объединены в одном лице, — остается только один исход: назначить полководца членом кабинета, с тем чтобы в важнейшие моменты он участвовал в совещаниях и решениях последнего“. К этим словам Клаузевиц добавляет: „Чрезвычайно опасно однако влияние на кабинет другого военного специалиста, помимо главнокомандующего“.

При современной обстановке мы будем видеть, как правило, дуализм полководца и политика, триумвират или наконец многоголовый военный кабинет. Не исключается возможность,— мы имеем довольно соответствующих исторических примеров (вспомним Блюхера), — когда у полководца обнаруживается более острый политический взгляд, чем у политика, а также и наоборот, когда политик проявляет себя в большой степени в качестве стратега (напр. Питт старший). Это обстоятельство также не затрагивает Клаузевиц. Для него остается лишь вопросом: „Должна ли в планах войны политическая точка зрения отступать перед чисто военной (если таковая вообще мыслима), т. е. совершенно исчезать или подчиняться, или же политической точке зрения надлежит оставаться господствующей и подчинять себе военную?“ Он отвечает на этот вопрос следующим образом: „Полное исчезновение политической точки зрения, с началом войны, было бы мыслимо лишь в том случае, если бы войны являлись борьбою не на

жизнь, а на смерть, исключительно под влиянием простого чувства враждебности; в таком виде, в каком войны существуют, они представляют собою не что иное, как внешнее проявление самой политики. Подчинение политической точки зрения точке зрения военной было бы противоестественно: ведь политика порождает войну. Политика является направляющим разумом, а война—лишь инструментом, а не наоборот. Таким образом, остается возможным лишь подчинение военной точки зрения — политической". „К пониманию всякой войны нужно подходить от ее вероятного характера и основных ее очертаний, исследуя их зависимость от политических величин и отношений; ее нужно рассматривать в качестве органического целого, от которого невозможно отделить отдельные ее члены. При таком подходе основной точкой зрения для ведения войны, от которой исходят все главнейшие линии, может быть не что иное, как сама политическая точка зрения". „Правда, политический элемент не проникает глубоко в мелочи войны: на основании политических отношений нельзя расставлять часовых или вести патрули. Но тем решительнее влияние политического элемента при составлении плана войны, кампании и часто даже сражения". „При применении этой точки зрения планы получаются, как отлитые из формы; ориентирование и обсуждение облегчаются, становятся естественнее, убедительная сила мотивов — вразумительнее, и история — понятнее". „При применении этой точки зрения, противоречия между политическими и военными интересами не лежат уже в природе вещей: появление таких противоречий следует рассматривать, как недостаток в проницательности". „Одним словом, на высшей своей ступени военное искусство становится политикой, но политикой, заменяющей писание нот сражениями".

До достижения ведением войны вышеуказанной высшей ступени, Клаузевиц требует полного подчинения политике; он это делает не без веских предпосылок, которые рассеют наши последние предубеждения против его учения. Он требует, чтобы политика не ставила войне таких задач, которые последняя не в силах выполнить. Естественной и совершенно необходимой предпосылкой, по мнению Клаузевица, является требование, чтобы политика знала инструмент, который она собирается использовать. Политика должна в достаточной мере вникнуть в сущность войны, чтобы иметь возможность считаться с особенностями методов и природы последней и избежать противоречия своих направлений и намерений

с ее средствами. „Такое требование военное искусство может предъявлять вообще, а полководец — в каждом отдельном случае; и нужно сознаться, что подобные притязания являются достаточно основательными“.

К изложенному Клаузевиц однако добавляет, что, несмотря на большую силу обратного воздействия таких притязаний на политические намерения, оно мыслится лишь в виде незначительного изменения их. Правда, бесконечно часто случалось, что даже при правильном мышлении политика предписывала вещи, не соответствовавшие ее собственным намерениям; примерно то же происходит, когда человек, не владеющий в совершенстве каким-либо языком, говорит иногда на нем несообразности. Последнее обстоятельство также подтверждает, что руководство политическими отношениями не должно быть лишено известного понимания военного дела. Наконец необходимо привести еще один вывод великого военного философа, который несомненно отнимает у политиков охоту к неуместному использованию формулировки, гласящей, что война является лишь продолжением политики. Действительно, если Клаузевиц сознательно подчиняет ведение войны политике, то он доводит эту мысль до закономерного конца, устанавливая, что тем самым на политику одновременно возлагается полная ответственность за исход войны. Он считает, что не следует, как это часто случается, говорить о вредном влиянии политики на ведение войны; в таких случаях в действительности виновато не это влияние, а сама политика, которую и следовало бы критиковать. Далее, Клаузевиц указывает, что многие войны были потеряны еще до их начала вследствие происхождения их из политики, не знавшей, чего она хочет. В этом ходе мыслей за Клаузевицем следует Трейчке[1], высказавшийся в своих лекциях о военном деле следующим образом:

„Армия не может сражаться ради половинчатых целей. По природе вещей каждая война является радикальной, и во многих случаях хорошие качества армии ничего не смогут сделать при безволии и бесцельности той политики, которой им приходится служить“.

Немцы уже однажды до мировой войны пытались возложить на военную мощь ответственность за крушение нации во время войны — именно при разгроме Пруссии Наполеоном.

---

[1] Heinrich Treitschke (1834 — 1896) — германский историк и политический писатель. *Е. Ш.*

Клаузевиц, с своей стороны, возлагает ответственность за двадцатилетний период побед французской революции над Европой главным образом на ошибочную политику государств противоположного лагеря; он говорит: „Причины чудовищного внешнего воздействия французской революции совершенно очевидно следует искать не столько в новых средствах и методах ведения войны французами, сколько в совершенно изменившемся искусстве управления государством, в характере правительства, в состоянии народа. Ошибка политики лежала в том, что остальные правительства рассматривали эти факторы неправильно, что они старались уравновесить обычными средствами новые и превосходные силы".

Если бы Клаузевицу пришлось в наши дни писать критику мировой войны, то он поставил бы и для нее во главу угла только-что изложенный ход мыслей. Германская политика не смогла противопоставить неограниченному империализму других держав ничего равноценного.

„После-бисмарковскую эпоху приняли за сущность бисмарковской государственной мудрости и возвели в догму не эпоху активности, а пассивную политику пресыщенного государства. Таким образом, между бессознательным инстинктом народа и сознательным политическим руководством возникло противоречие. Стремление народа к экспансии требовало позитивной политики, а государство держалось негативной. На одной стороне мы видим стремление к мировому и морскому могуществу, на другой — к пресыщенному континентальному государству. Министерство иностранных дел и морское ведомство стали противоестественными противоположностями. Промышленность, судоходство и экономика устремлялись на штурм британского мирового господства, на штурм, который явился бы для всего мира реальным фактом, противоположным пассивной политике министерства иностранных дел. Сознательная государственная политика не хотела активно угрожать Великобритании" [1]. „Так после-бисмарковское государство даже в войне не имело никакой цели" [2].

Из приведенного поучения мировой войны мы можем сделать вывод, что недостатки в политике непременно влекут за собою и недостатки в ведении войны; мы можем снова сослаться на Клаузевица и заключить его словами: „Действительные изменения военного искусства тоже являются след-

[1] См. брошюру вице-адмирала Д. Вегенера „Морская стратегия мировой войны" (D. Wegener, „Die Seestrategie des Weltkrieges".)
[2] Там же.

ствием изменений политики; они не только не доказывают отделения первого от второй, а, наоборот, являются сильным доказательством их внутренней связи. Повторяем: война есть инструмент политики; война непременно носит ее характер, войну нужно мерить меркою политики; ведение войны в основных очертаниях есть сама политика, сменившая перо на меч, но не переставшая вследствие этого думать на основании своих собственных законов".

Мне кажется, что легкие победы войн 1864, 1865 и 1870 гг. оказали влияние в том смысле, что глубокие теории войны Клаузевица о наличии тесных связей между войною и политикою и проистекающих отсюда видоизменениях форм войны были заменены более абсолютным восприятием природы войны в наполеоновском духе. Такой регресс военной теории оказался роковым по своему последующему влиянию на мировую войну, во время которой мы потерпели крушение вследствие наличия непроходимой пропасти между ведением войны и политикой. По моему глубокому убеждению, уже Мольтке старший следовал не особенно охотно взглядам Клаузевица в своих трудах о взаимодействии между политикой и стратегией.

Устанавливая с некоторым неудовольствием, что политика, „к сожалению", неотделима от стратегии, Мольтке резко подчеркивал недопустимость вмешательства политики в операции: он заявлял, что для хода войны руководящими являются главным образом военные соображения, политические же — лишь поскольку они не требуют ничего с военной точки зрения недопустимого. По его мнению, политика пользуется войною для своих целей и имеет решающее влияние на ее начало и конец, оставляя за собою право во всё время войны повышать свои запросы или же, наоборот, довольствоваться меньшим успехом. Мольтке считал, что в виду такой неопределенности (на самом же деле мы имеем здесь теорию абсолютной войны и фактически полный отрыв от политики) стратегия должна стремиться лишь к высшей цели, которой вообще возможно достигнуть предоставленными ей средствами. Следуя именно таким путем, стратегия, по его мнению, наилучшим образом будет способствовать успеху политики, имея в виду лишь ее цель, оставаясь однако в своих действиях по возможности независимой от политики; как политика воспользуется победами или поражениями полководца — это не его дело, а дело исключительно самой политики.

Как бы ни были верны в своих деталях формулировки Мольтке и сколь бы ни был велик их успех в частном случае

походов его самого, в них заметна острота тона, в которой до сих пор звучат разногласия с Бисмарком, возникшие во время войны 1870 г. Из труда Бисмарка „Мысли и воспоминания“ („Gedanken und Erinnerungen“) достаточно хорошо известно, что, несмотря на неизменную великосветскую вежливость графа Мольтке, недовольство старших офицеров генерального штаба (так называемых полубогов) руководящим государственным деятелем, зародившееся еще во время австро-прусской войны, едва не вылилось в бойкот Бисмарка военщиной. Теория, которую использовал генеральный штаб против Бисмарка, охарактеризована последним в следующих словах: „Руководитель ведомства иностранных дел получает слово лишь тогда, когда военное командование сочтет своевременным закрыть храм Януса“ [1].

По словам Бисмарка, при этом забывается, что уже наличие двух ликов бога Януса как бы указывает на необходимость для правительства воюющего государства направлять свои взоры и по другим направлениям, кроме театра военных действий; что решение чисто политических вопросов имеет закономерное влияние на направление, характер и объем ведения войны; что между дипломатией и стратегией должно было бы существовать взаимодействие при совещаниях с монархом.

Приведенных доказательств, по моему мнению, достаточно для утверждения, что в этой своей части теория Клаузевица в то время была достаточно позабыта в генеральном штабе: самому Бисмарку невозможно было проявить то влияние на ведение войны, которое приличествовало ему, в качестве государственного деятеля.

В последующую эпоху на первый план выдвигалась все больше и больше чисто военная сторона природы войны, что привело к односторонности мышления, так сильно вредившей в мировую войну совместной работе генерального штаба с другими факторами, не менее важными в деле руководства ведением войны (в начале мировой войны — даже с флотом). Правда, необходимо добавить, что на германской стороне у государственных деятелей эпохи мировой войны понимание военных требований ведения войны было развито значительно слабее, чем у Бисмарка.

---

[1] Янус — римский бог, в честь которого назван месяц январь. Храм, посвященный Янусу и находившийся в Риме, был открыт только во время войны и закрыт в мирное время. — *Е. Ш.*

Неудачный военный и политический опыт за период последних двух войн, которые пришлось вести Германии, настойчиво требует возвращения к теории Клаузевица.

Полководец и государственный деятель в равной мере ответственны за то, чтобы между ведением войны и политикой не образовалось пропасти, исключающей возможность приложения всех сил нации в должном направлении, для достижения общего успеха.

По словам Клаузевица, „первейший, величайший и решительнейший акт оценки, производимой государственным деятелем и полководцем, — верно понять в этом направлении войну, которую он предпринимает, не принять ее сознательно или бессознательно за нечто, чем она не может быть по характеру обстановки“. Это и есть первый и наиболее всеобъемлющий из всех стратегических вопросов. Ни один из основных планов, необходимых для войны, не может быть составлен без учета политических обстоятельств. Недопустимо строить оперативный план войны, базируясь только на чисто военных суждениях, или же привлекать к обсуждению вопросов оперативных планов исключительно военных специалистов, чтобы последние судили с военной точки зрения о том, что́ надлежит предпринимать кабинетам; однако еще более нелогично требование теоретиков о предоставлении наличных средств войны в распоряжение полководцев, а затем, как следствие, составление плана войны или кампании с чисто военной точки зрения“. Эту же мысль Корбет проводит в своей книге „Some principles of maritime strategy“. Он говорит, что когда от полководца требуют предъявления оперативного плана, то он не имеет права сказать с самого же начала: „мы желаем вести войну á la Наполеон, Мольтке или Шлиффен“; он должен с своей стороны спросить, какие цели преследовала политика до сих пор, где и на чем потерпела крушение попытка достичь их мирными средствами и почему сделалось необходимым обращение к оружию. (Всё это — потому, что политические причины войны имеют громадное влияние на ее ведение). Далее полководец должен спросить: За что ведется борьба? Какова политическая цель войны? Идет ли дело о захвате чужой территории? Предположено ли воспрепятствовать захвату неприятелем нашей территории? Ставится ли вопрос лишь о вооруженной интервенции (например, по поручению Лиги наций или какой-либо коалиции), или же дело идет о борьбе за существование нашего народа и отечества?

Когда политические цели войны будут ясны, полководцу надлежит спросить: „На какие жертвы способен неприятель и мы сами, для достижения цели? Является ли цель войны жизненным вопросом для противника или же он откажется от ее достижения, уже встретив незначительное сопротивление? Имеем ли мы перед собою борьбу не на жизнь, а на смерть, или все ограничивается захватом какого-либо „залога“, охраной нейтралитета другой страны, заступничеством за союзника, подкреплением договоров“ и т. п. Ответ на эти вопросы может дать только государственный деятель. Значит, перед началом работы оперативный штаб вооруженных сил должен получить ответы на перечисленные вопросы от политического руководства, потому что самый план и выбор методов обусловливаются в значительно большей степени политическими условиями данной войны, чем подражанием планам и методам, считавшимися приемлемыми в последней войне, но, весьма вероятно, преследовавшими совсем другие цели. Лишь из подобной оценки выясняются цели, которые может ставить руководство ведением войны.

Если же полководец, напротив, считает возможным простое применение одних и тех же методов ведения войны для любой войны, то он является жертвою абстрактной теории, а не пророком реальности.

Я повторяю, что *первейшей, величайшей и наиболее чреватой последствиями оценкой, которую надлежит произвести совместно полководцу и государственному деятелю, является* (по Клаузевицу) *распознавание особого характера данной войны.*

Если теория Клаузевица привела нас до сих пор хотя бы лишь к познанию, что война — акт насилия для достижения политической цели — видоизменяется в соответствии с этими целями и большими или меньшими усилиями для достижения этих целей, — то это являлось бы уже большим достижением в ходе нашего исследования.

ГЛАВА ВТОРАЯ

ФОРМЫ И МЕТОДЫ ВОЙНЫ.

I. НАСТУПЛЕНИЕ И ОБОРОНА.

Политическая теория войны дает нам две возможности для определения формы войны, смотря по тому, какова политическая цель войны: позитивная или негативная. Если мы стремимся к захвату чего-нибудь у противника, то наше ведение войны наступательное; напротив, если мы желаем воспрепятствовать противнику нанести нам вред, то ведение войны будет оборонительное. Однако в виду того, что и оборона невозможна без наступательных действий, это различие не имеет особой цены и подвержено критике как ведущее к неправильным заключениям о совпадении позитивных военных целей с нападением, а негативных — с обороной. Возможно, что было бы поэтому рациональнее говорить о позитивном и негативном ведении войны, но и здесь возникает одно затруднение: можно назвать несколько войн, в которых были использованы позитивные методы для достижения негативной политической цели. Так, политической целью Англии в войне за испанское наследство являлось стремление воспрепятствовать обращению Средиземного моря во „французское озеро“ путем объединения французского и испанского скипетра в одних руках. При этом был использован позитивный метод — захват Гибралтара и Минорки.

Подобный же пример мы видим в русско-японской войне; политическая цель этой войны для Японии состояла в воспрепятствовании захвату Кореи Россией, т. е. цель носила негативный характер. Однако единственный путь для ее достижения состоял в захвате Кореи собственными силами, т. е. опять-таки метод войны оказывался, в противоположность цели политики, позитивным. С другой стороны, мы не можем закрывать глаза перед фактом, что в большинстве войн сторона, имевшая позитивную цель, действовала в общем наступательно, а противоположная сторона — оборонительно. Поэтому, как ни затруднительно подчас установление диференциации методов

войны на наступление и оборону, — изложить все преимущества и недостатки их совершенно необходимо, имея в виду, что ясное представление о возможностях обоих методов — краеугольный камень каждого стратегического исследования.

Преимущества наступления так ясно выражены, что, без сомнения, каждый пожелал бы применять только этот метод ведения войны, не рассуждая, какова цель войны — позитивная или негативная; несмотря на это, можно назвать ряд примеров, в которых некоторые из способнейших полководцев предпочитали оборону, причем достигали успеха. Они избирали оборону тогда, когда физически они уступали своему противнику и не надеялись выравнять это неравенство хотя бы и самым сильным порывом наступательного духа. Таким образом оборона, несмотря на все свои недостатки, в известных случаях имеет преимущества, которыми не располагает наступление. Клаузевиц заходит так далеко, что отмечает оборону, как более мощную форму ведения войны. Однако он одновременно не оставляет никаких сомнений, что под этим он хочет понимать только такую оборону, которая пропитана более или менее наступательными принципами; при этом он ставит условием, что метод обороны используется лишь до тех пор, пока в нем есть потребность, основанная на собственной слабости, и оставляется тогда, когда чувствуется возможность поставить себе позитивную цель. По мнению Клаузевица, абсолютная оборона совершенно противоречит понятию войны, потому что в таком случае война велась бы лишь одной стороной. Поэтому понятие обороны следует воспринимать всегда лишь относительно. С другой стороны, по его словам, полное отделение друг от друга понятий наступления и обороны совершенно невозможно; ни то, ни другое не образует неделимого целого, а, напротив, на практике обе формы беспрестанно перемешиваются друг с другом. Ведь наступление вовсе не может проводиться беспрерывно, вплоть до его завершения, но требует остановок (это обстоятельство относится еще в большей мере к морской войне, чем к сухопутной); в период таких передышек, когда наступление нейтрализуется, само собою возникает состояние обороны. Кроме того и то пространство, которое оставляют позади себя наступающие силы, не всегда обеспечено нападением, и должно быть особо охраняемо. Таким образом, и метод наступления является в войне, и преимущественно в стратегии, постоянно меняющимся использованием нападения и обороны.

По Клаузевицу получается в конце концов довольно темное представление, если в наступлении мы захотим видеть лишь храбрость, силу воли и натиск, а в обороне — бессилие и паралич. На первый взгляд, при наличии таких определений легко потеряться среди философских тонкостей; но мы увидим, что и здесь путь мышления Клаузевица (безразлично, как бы мы ни относились к отдельным его частностям) приводит к практическим и положительным результатам.

Как уже указывалось, преимущества наступления настолько ясны, что в мировую войну для нас не подлежало сомнению применение этого метода английским флотом против нашего. Но мы уберегли бы себя от разочарования, если бы подробнее исследовали силу стратегической обороны и в морской войне. Обосновать преимущества обороны важно, во-первых, для того, чтобы, вынужденные к обороне в борьбе против значительно превосходящих сил, мы ни в коем случае не теряли надежды на успех; во-вторых, чтобы противник не мог использовать все выгоды обороны, в случае нашего наступления.

Какова цель обороны? Сохранение (Erhaltung). Мы все знаем воспринятое от римлян юридическое понятие „beati possidentes“ („блаженны владеющие“). Занимая на суше или на море оборонительное положение, которое противник не может обойти и должен форсировать для достижения своей цели, — мы имеем преимущества на нашей стороне. Мы в таком случае сражаемся вблизи своих баз, в хорошо знакомом нам районе, в котором мы сможем подготовить для противника много неприятных неожиданностей, или, выражаясь словами Клаузевица, „содействие театра военных действий — на стороне обороняющегося“. Обороняющийся имеет преимущества внутренней коммуникационной линии, его труднее отрезать от баз, ему нужны меньшие силы для прикрытия своих флангов — все обстоятельства, имеющие в морской войне точно такое же значение, как и на суше; стоит только вспомнить затруднения, возникающие при необходимости вести после боя поврежденные суда в свои базы под угрозою торпедной, минной и подводной опасности, — затруднения, растущие пропорционально длине пути отступления.

Приходится однако повторить, что оборону мы должны рассматривать лишь в качестве начального положения, чтобы, исходя из нее, приобрести наступательные стремления, едва только обстановка это позволит. Наиболее существенным элементом обороны является контр-удар, а не выжидание в бездействии, ибо слабая сторона обороны состоит в том, что

при длительном ее применении она убивает наступательный дух.

Но эта мысль совершенно дискредитируется, если признать на все случаи жизни, что удар — лучший способ отразить нападение. Смешение мыслей, часто приводившее к недооценке силы обороны, происходит по следующей причине: военная история смешивает контр-удары, наносившиеся из оборонительного положения, с наступлением (напр. известнейшие операции Фридриха Великого в семилетнюю войну, операция Тегетгоффа при Лиссе или английские операции против Великой армады).

Оборона подвергалась критическим нападкам иногда и потому, что ее смешивали с вяло проведенным и затем вовсе приостановленным наступлением сильнейшего государства, которое было вполне способно к дальнейшему его проведению; наконец в этом отношении играл роль и неудачный выбор оборонительной позиции, которую можно было обойти или избежать. Оборонительная позиция не имеет значения в том случае, — вспомним позицию германского флота в начале мировой войны в Германской бухте, — когда противник для достижения своей конечной цели не принужден ее форсировать.

Часто высказывалось мнение, что на море вовсе не существует обороны. В общем это справедливо для тактики, но и то не без ограничений. Хорошо обороняемые якорные стоянки или районы моря, специально обеспеченные подводными лодками и минными и сетевыми заграждениями, несомненно нужно рассматривать в качестве оборонительных позиций. Так, во время русско-японской войны японцы оборудовали на островах Эллиота оборонительную позицию, из которой они прикрывали десантные операции своей второй армии на Ляодунский полуостров. Точно также, мы знаем неприступность германской оборонительной позиции в Германской бухте во время последней войны; рубежи этой позиции в начале войны простирались от р. Эмс через Гельголанд до острова Сильт, а затем, по мере усилившегося использования мин, — по линии от Тершеллинга до Хорнсриффа, которую английский флот ни разу не посмел переступить. Дальнейшим подобным же примером является оборона входа в Рижский залив русскими.

Во всяком случае, с т р а т е г и ч е с к а я оборона применима в морской войне так же, как и на сухом пути, и можно сказать, что ее значение (конечно при условии насыщенности наступательными принципами) еще возросло со времени усовершенствования подводного оружия. Смысл ее состоит в сле-

дующем: одна из сторон остается в своих водах, вблизи своих собственных или вновь созданных баз, где ее нельзя атаковать с решительным результатом, но где она находится в положении, допускающем ее переход к контрударам.

В виде примеров можно привести положения голландцев в бухте Сольбей (Sole Bay) и в устье реки Медвей (Medway), а в последней войне — положение англичан в Скапа-Флоу, и наше — в Германской бухте. Как часто на протяжении истории англичанам приходилось находиться в затруднительном положении перед противником, принявшим такой метод! Как часто они пытались препятствовать в этом противнику, стремясь заставить его принять бой в открытом море или проникнуть между ним и его базами и отрезать его. Даже если мы воздержимся от приведения последней войны в качестве примера преимущества обороны (в виду отсутствия в ней, не взирая на Ютландское сражение, решительных контр-ударов из оборонительной позиции), мы найдем в другой войне — именно в русско-японской — может быть наиболее замечательный пример тех преимуществ, которые возможно получить от обороны при наличии соответствующих условий. Такой пример мы видим в результатах решения японского морского командования не итти навстречу русскому Балтийскому флоту [1], а ожидать его в японских водах. Результатом явилась решительнейшая из побед, когда-либо одержанных на море, — фактически лучший практический пример к следующей формулировке Клаузевица, которой я заключаю настоящий отдел:

„Если обороняющемуся удалось добиться значительных преимуществ, то оборона сделала свое дело. Теперь, чтобы избежать поражения, обороняющемуся предстоит, под обеспечением полученного преимущества, возвратить удар. Мудрость говорит: „куй железо, пока горячо“. Быстрый, энергичный переход к нападению — молниеносный карающий меч — наиболее блестящая часть обороны“.

При таком применении обороны, в конце концов, даже и моральный элемент будет на стороне обороняющихся; последнее обстоятельство зависит в большей степени от конечного результата — победы или поражения (которые возможны как в наступлении, так и в обороне), чем от выбора метода. Весьма скоро солдат поймет, хорошо ли им руководят, вне зависимости от метода.

---

[1] 2-й и 3-й Тихоокеанским эскадрам. — *Е. Ш.*

II. ВОЙНА С ОГРАНИЧЕННОЙ ЦЕЛЬЮ И ВОЙНА С ЦЕЛЬЮ СОКРУШЕНИЯ ПРОТИВНИКА.

После разбора позитивной и негативной, наступательной и оборонительной форм войны, нам остается в качестве третьей точки зрения еще одно ее подразделение, закономерно вытекающее из выводов Клаузевица о политической природе войны. Мы уже указывали, что каждый план войны должен исходить из ответов на вопросы: „какое значение имеет политическая цель войны для воюющих, какие вероятные жертвы они принесут для ее достижения, какому риску они ради нее решатся подвергнуться?“ Клаузевиц говорит об этом следующее: „Чем меньше жертва, которой мы требуем от нашего противника, тем меньше напряжений можно от него ожидать. С другой стороны, чем меньше напряжения противника, тем меньшими останутся и наши напряжения. Чем меньше наша политическая цель, чем меньшее значение мы ей придаем, тем скорее мы согласимся от нее отступиться, а по этой причине — тем слабее будут наши напряжения“. „Таким образом политическая цель, в качестве первоначального мотива войны, становится мерилом для войны, а также для цели, которой добиваются через посредство военного акта, и для связанных с нею напряжений“.

Конечно, Клаузевиц признавал существование многочисленных войн, в которых политическая цель представляется для обоих воюющих настолько жизненно важной, что они сражаются ради нее до последнего предела своих возможностей. Однако одновременно он направлял свое внимание на то обстоятельство, что существует и другой класс войн, в которых для одного или для обоих воюющих политическая цель имеет малое значение, т. е., другими словами, эта цель не настолько велика, чтобы оправдывать безграничные кровавые и денежные жертвы. На основании таких размышлений Клаузевиц пришел к выводу о наличии войн с ограниченной целью и войн с целью полного сокрушения противника.

После событий мировой войны может казаться, что в нашу эпоху в круг наших рассуждений следует включать лишь вторую форму ведения войны. Но как раз в войне на море очень часто применялась первая форма — война с ограниченной целью. Так, в русско-японской войне вопрос касался территории, в сущности не принадлежавшей ни одной из воюющих сторон. Япония была бы вообще не в состоянии сокрушить Россию. Последнее и не было вовсе необходимо: очень скоро

оказалось, что объект для России был не настолько важен, чтобы вести борьбу не на жизнь, а на смерть и до полного изнеможения. Изложенное позволяет сделать дальнейший вывод. Совершенно правильно, что в войне с неограниченной целью делается максимальное напряжение для сокрушения вооруженных сил противника; в войне с ограниченным объектом такое сокрушение не безусловно необходимо. При известных обстоятельствах бывает достаточно занять спорную территорию и тем самым достичь цели войны. В этом несходстве двух различных характеров ведения войны лежало для Клаузевица одно из важнейших достижений его исследования. По словам Клаузевица, действительный характер войны включает следующие две разновидности: при одной — целью войны является сокрушение противника, безразлично путем ли политического уничтожения или обезоружения, и принуждение его к заключению любого мира; при другой — дело ограничивается захватом территории противника близ своих границ, с целью ли сохранения захваченного или обладания залогом для предстоящих мирных переговоров. Эти разновидности Клаузевиц предполагал подвергнуть еще более тщательному исследованию при намеченной им переработке всего его труда, причем он надеялся „прогладить утюгом не одну складку в головах стратегов и политиков и по крайней мере показать всем, в чем же именно состоит дело и что́ же следует иметь в виду во время войны“. К сожалению, ему не удалось выполнить это намерение. Если может подлежать сомнению, что указанное различие имеет для континентального ведения войны столь же большое значение, то оно ведет к целому ряду примечательных выводов для морской войны, которая по своей природе представляет собою, в сущности говоря, ведение войны с ограниченной целью.

Последнее размышление приводит нас наконец в нашу область.

Не даром именно английскому автору — Корбету — было суждено установить, что Клаузевиц, совершенно бессознательно для себя, дал ему своей теорией наилучшее научное обоснование следующего непонятного факта: почему Англия, столь малое государство со слабой армией, могла добиться за счет сильных военных держав континента таких громадных завоеваний за морем. Объяснение лежит в том, что Англия применяла ведение войны с ограниченной целью. Длительное применение этого метода, вероятно, и возможно только для островных государств, которые одновременно владеют морем и таким

образом имеют возможность не только изолировать объект войны, но и в достаточной мере обеспечить себя от неприятельского вторжения. Применению этого метода ведения войны Англия обязана завоеванием Канады. Примерами полной и достаточной изоляции ограниченного объекта войны морскою силою, а вместе с тем и приложения изложенного военного метода к морской войне, являются: захват Гаванны во время семилетней войны, Кубы — во время испано-американской войны, а позднее — Крыма и Кореи. В каждом отдельном случае выбор этой формы войны зависит от следующих причин: действительно ли ограничен политический объект, или, если последний в абстрактном понимании безграничен, то возможно ли заменить его ограниченным эквивалентом; наконец, допускает ли стратегическая обстановка успешное применение ведения войны с ограниченной целью.

Переход от абстрактного рассмотрения к конкретному облегчит понимание подразумеваемого здесь. Для этого, следуя труду Корбета, мы возвращаемся к лучшему и простейшему примеру ограниченной формы ведения войны — к русско-японской войне.

В этой войне малое государство навязало свою волю значительно более сильному, не сокрушая последнего, т. е. не преодолев силы его сопротивления, что́ Япония вовсе и не была в состоянии сделать. Неравномерность соотношения сил обоих государств была настолько ясна, что все последователи чисто континентальных взглядов на войну считали японское дерзновение — безумием; лишь в Англии — традиционном государстве ведения войны с ограниченной целью — значительно яснее и раньше распознали возможности, которые представлялись Японии, как островному государству.

Каждый чувствовал, что цель этой войны, взятая абстрактно, — безгранична, поскольку дело шло о первенстве России или Японии на Дальнем востоке.

При такой постановке вопроса решение его, в сущности говоря, можно было ожидать только при полном сокрушении одной из держав (вмешательства союзников не предвиделось). Конечно, большое значение для конечного результата имело моральное превосходство и военное умение японцев, но кто посмеет оспаривать, что Япония оказалась бы побежденной, если бы она стала вести войну против России по наполеоновскому образцу. Политические и географические условия позволили однако Японии заменить теоретически безграничную цель борьбы за первенство практическим эквивалентом — занятием

Кореи. Здесь был избран тот же метод, которым воспользовались западные державы против России в Крымскую войну, когда для разрешения спорных вопросов они избрали конкретную цель — Севастополь. В японском случае непосредственный объект войны был особенно пригоден для ведения войны с ограниченною целью. Благодаря географическому положению Кореи и большой удаленности ее от центра русской военной мощи, представлялось возможным, владея морем, фактически изолировать этот полуостров.

К тому же необходимо добавить, что занятие этой территории служило укреплению обороны самой Японии и вбивало клин между двумя русскими морскими базами — Порт-Артуром и Владивостоком, и таким образом важный акт наступления почти совпадал с требованиями стратегической обороны. По изложенным причинам Россия всегда старалась заполучить опорный пункт в Корейском проливе. Для Японии же неприкосновенность этого полуострова имела такое же значение, как неприкосновенность Нидерландов и Бельгии для Англии, с тою разницею, что Англии никогда не удавалось настолько же изолировать эти государства, как Японии — Корею; поэтому Англия и имела столь малый успех в своих операциях, предпринимавшихся из за этих государств, — до тех пор, пока она не заключила союз с сильной континентальной державой (во время мировой войны). С большим успехом Англия пользовалась (напр. при борьбе с Наполеоном) портом Лиссабоном, расположенным чрезвычайно благоприятно в стратегическом отношении: при владении морем этот порт легко поддается изолированию по отношению к противникам. Но никогда, до самой мировой войны, Англия не находилась в столь благоприятном положении, как Япония, у которой основное направление наступательной операционной линии одновременно включало лучшую оборону метрополии. Канада лежала до чрезвычайности эксцентрично к направлению оборонительной операционной линии против Франции, а в Крымскую войну наступательное движение в Черное море настолько оголило Британские острова для контр-удара из Балтийского моря, что для обеспечения своих действий против ограниченной цели Англии пришлось направить ко входам в Балтийское море ядро своего флота. Это чисто оборонительное мероприятие было в свое время настолько неправильно понято общественным мнением Англии, что в нем хотели видеть движение для нанесения главного удара и уже считались с возможностью захвата Петербурга, далеко выходившей за пределы сил западных

держав и осуществимой лишь при условии помощи со стороны прибалтийских государств.

Однако вернемся к рассмотрению русско-японской войны. Не выжидая укрепления своего владения морем, Япония внезапно овладела корейской столицей, а затем, при содействии флота, — и всем полуостровом. Тем самым закончилась первая фаза войны, и с приостановкою наступления Япония оказалась бы на слабейшем пункте всякого ведения войны с ограниченной целью, если бы не возникли новые требования. Еще недостаточно было обеспечить от нападения сухопутную границу Кореи: необходимо было изолировать полуостров с моря. Для этого становилось необходимым уничтожение русского флота в Порт-Артуре, что связано было с осадой и захватом самой крепости.

Эта операция, в свою очередь, требовала прикрытия осадной армии против медленно сосредоточивавшейся в Маньчжурии русской армии. Тем самым японское командование становилось перед тремя совершенно различными задачами, довольно простое решение которых удалось, вследствие исключительно благоприятной географической конфигурации театра и смелого использования морских сообщений еще до полного овладения ими.

Благодаря продвижению корейской армии в Маньчжурию, высадке второй войсковой группы между корейской армией и осаждающей порт-артурской армией, раздельному передвижению и сосредоточенным ударам, японцам удалось окружить Ляоян еще ранее окончания сосредоточения русских сил для наступления. Ляоян являлся, однако, не только главным пунктом сосредоточения главных русских сил, но одновременно и лучшей позицией для обороны Кореи и для прикрытия осадных операций под Порт-Артуром. Попав в руки японцев, Ляоян давал им все преимущества обороны и заставлял русских исчерпывать свои силы в наступательных операциях, которые были свыше их возможностей.

Успех этого метода, завершившегося падением Порт-Артура, распространился однако еще далее. Этот метод не только обеспечил Японии условное владение морем, но позволил ей перейти к обороне и на море и поставил Россию на море перед необходимостью принимать решение при сохранении всех преимуществ времени, места и силы за обороняющимися.

Наконец, Цусимским сражением достигнута была полная изоляция сухопутного объекта со стороны моря и такая не-

приступность положения Японии в Корее, какую имел Веллингтон при Торрес-Ведрас [1].

Теперь оставалось только переходом к третьей фазе этой войны показать России, что ей следует удовольствоваться создавшимся положением и что лучше не пытаться вносить в него дальнейшие изменения. Это было достигнуто атакой на Мукден, чем была достигнута и цель войны, несмотря на то, что только теперь Россия приближалась к высшему пределу своей наступательной силы, в то время как Япония почти исчерпала таковую. В ходе этой войны, как и во многих крупных морских войнах, мы видим совершенно ясно три фазы: введение — наступательное движение для занятия территории, вторая фаза — навязывание противнику наступления для обратного захвата занятой территории, и последняя фаза — в которой обороняющийся возвращается к наступлению, чтобы, по словам Жомини, „в меру обстоятельств и соотношения сил достичь желаемой уступки“.

Конечно на практике невозможно во всех деталях отделить друг от друга эти фазы, а с другой стороны результат отдельной операции никогда не ограничивается влиянием лишь на первоначально связанные с нею объекты; поэтому и в русско-японской войне мы видим, что отдельные фазы, в особенности две последние, в значительной степени перекрывают друг друга и в конце концов даже частично теряют характер войны с ограниченною целью, к большому ущербу для японцев.

Известная доля вины ложится на континентальное понимание ведения войны, господствовавшее в японской армии, понимание, которое Корбет усматривает и в германском изложении русско-японской войны, принадлежащем перу Мальтцана. Труд Мальтцана рассматривает захват Кореи с последующей изоляцией Порт-Артура не в качестве главной цели операций, но лишь как подготовку к концентрическому наступлению на Ляоян. Факт отнесения операций столь крупного масштаба и значения для конечного успеха к второстепенным явлениям стратегического развертывания Корбет может объяснить лишь господством наполеоновских представлений о войне, от универсального применения которых так настойчиво предостерегал Клаузевиц.

---

[1] Неприступная торрес-ведрасская позиция под Лиссабоном, за которой укрылся Веллингтон в 1810 г. под натиском французкой армии Массены. — *Е. Ш.*

Тот, кто хочет познать природу морской войны, действительно должен остерегаться слишком схематического применения господствующих у нас теорий школы Наполеона и Мольтке; эти теории, как будет указано дальше, привели нас к чреватым последствиями ошибкам и в мировую войну, эту первую нашу морскую войну крупного масштаба.

Нужно сознаться, что выражение „война с ограниченною целью" не принадлежит к числу удачных; однако трудно подыскать взамен какую-нибудь другую формулировку, а приведенный пример должен был бы исключить возможные недоразумения.

Смысл войны с ограниченной целью состоит в следующем: бывают случаи, когда одна из держав, вместо уничтожения всей силы сопротивления своего противника, сокрушает лишь ту часть его вооруженных сил, которую последний может или желает выделить для воспрепятствования захвату нами территориального объекта. В общем нужно признать, что использование этого метода принадлежит преимущественно морским державам, которые в состоянии изолировать территориальный объект помощью морских операций. Такая изоляция редко возможна без предварительного сокрушения неприятельских морских сил, т. е. до достижения временного или постоянного владения морем соответствующей воюющей стороной.

Применение этой формы войны во время войны с Данией в 1864 году рисует нам Мольтке в своем труде „Военные поучения" („Kriegslehren") [1]. В общих положениях о руководстве операциями этой кампании, составленных на основании опыта 1848 и 1849 гг. начальником генерального штаба, последний заявлял, что в войне с Данией вообще не легко указать цель войны: „При наличии сильного флота можно было бы произвести высадку на острове Зееланд, который, вместе со столицей Копенгаген, составлял бы в таком случае одновременно как объект войны, так и объект операции. Мы могли бы диктовать мир в Копенгагене". При занятии Ютландского полуострова нужна была длительная его оккупация, чтобы принудить копенгагенский кабинет к уступкам: „Это вызвало бы дипломатическое посредничество, а может быть даже фактическое вмешательство других держав". Поэтому, по мнению Мольтке, фактическим

[1] „Военные поучения фельдмаршала гр. Мольтке". Русский перевод под редакцией Потоцкого издан в 1913 г. главным управлением генерального штаба. — *Е. Ш.*

объектом операций оставалась лишь неприятельская армия,— но не одна лишь победа над нею, а полное ее уничтожение, раньше чем она достигнет своего укрепленного высадочного пункта.

При проведении в жизнь плана Мольтке, оказалось однако, что намерение охватить и атаковать датчан на Даневеркской позиции (Danewerke) [1] — невыполнимо по той причине, что они заранее очистили позиции и отступили на Дюппельскую позицию [2] в Ютландии. Это обстоятельство привело к замене объекта операций. Мольтке говорит об этом: „Таким образом объект операций, уничтожение которого приблизило бы конец войны, отсутствовал“. Худо ли, хорошо ли, но пришлось перейти к войне с ограниченной целью, а именно к ранее отброшенной мысли о занятии Ютландии, т. е. к захвату территориального объекта. Австрия заявила против этого протест по политическим причинам. 18 апреля прусские войска захватили штурмом дюппельские укрепления, но фактическое прекращение военных действий представлялось возможным лишь после переправы на остров Альзен (Alsen), чем только и достигалось уничтожение неприятельской армии, но для этого требовалось участие флота. „Если же, — пишет Мольтке, — форсированная переправа на Альзен невыполнима без большой опасности, то необходимо как можно шире распространиться в Ютландии и попытаться высадиться на острове Фюнен (Fünen), что явилось бы самым сильным принудительным средством“. Перемирие, наступившее 12 мая, приостановило временно выполнение всякой оперативной мысли; но нужно было взвесить, по словам Мольтке, что предпринять по истечении срока перемирия: следует ли в дальнейшем вести операции стратегически оборонительно или наступательно, и в последнем случае атаковать ли Альзен или Фюнен или оба острова вместе. 28 июня совершилась переправа на остров Альзен.

„В середине июля, — пишет дальше Мольтке, — вся Ютландия уже находится в руках союзников. Теперь взятие Фюнена является единственным смертельным ударом, который союзники, не овладев морем, были в состоянии нанести датчанам; к этому захвату можно было бы впоследствии добавить высадку на остров Зееландию. Мирные переговоры положили конец всем дальнейшим планам“.

---

[1] Близ Шлезвига. — *Е. Ш.*

[2] На северном побережьи Фленсбургской бухты. — *Е. Ш.*

И в этом случае, для достижения политической цели, достаточным оказался территориальный захват, без полного сокрушения противника.

Оба приведенные примера находятся друг с другом в своеобразном соотношении, из которого попытаемся извлечь поучения для определения возможности и необходимости применения этой формы войны. В то время, как к началу войны японцы имели над русскими превосходство в силах на море, а на суше русские были сильнее японцев, — Пруссия и Австрия, в войне против Дании, располагали обратным вышеуказанному соотношением сил; поэтому осмелимся сделать следующий вывод: в обоих случаях непропорциональное соотношение сухопутных и морских сил у нападающего являлось причиною применения ведения войны с ограниченной целью, причем военно-морские соображения играли в этом вопросе существенную роль.

ГЛАВА ТРЕТЬЯ.

СВЯЗЬ МЕЖДУ УПРАВЛЕНИЕМ ВОЙНОЙ НА СУШЕ И РУКОВОДСТВОМ ЕЮ НА МОРЕ.

Большая польза теории войны Клаузевица лежит в том, что она дает нам возможность всеобъемлющего понимания сущности войны. Она ведет нас на вершину, с которой мы можем обозреть целиком всю проблему общего ведения войны и прежде всего установить, что сухопутная и морская стратегии (а если мы захотим признать самостоятельность воздушного оружия, то и воздушная стратегия) являются лишь частями общей стратегии. Мы сможем разрешить частные проблемы той и другой только тогда, когда будем их рассматривать во взаимоотношении с общей стратегией.

Высшее ведение войны охватывает в равной мере использование сухопутных, морских и воздушных сил, которые тесно друг с другом связаны и должны взаимно друг друга дополнять. Поэтому, как только установлена политическая цель войны и в соответствии с политическими условиями выделена общая военная цель, которую в состоянии себе поставить руководство ведением войны, — тотчас же выяснится распределение задач между армией, флотом и воздушным оружием для достижения общей военной цели. Кроме того, необходимо установить и взаимоотношения между этими тремя родами оружия; только после этого можно будет разработать методы, на основании которых все три рода оружия лучше всего выполнят свои функции. Например, владение морем может оказаться имеющим столь большое значение, что с самого начала армия должна будет помогать флоту достичь этой цели прежде, чем поставить на первый план свои собственные оперативные намерения. С более высокой точки зрения общей стратегии следовало бы, например, утверждать, что в мировую войну большое наступление германских сухопутных сил вглубь Франции не должно было бы иметь другой цели, как завоевание французского побережья Английского канала и Атлантического океана для флота, с тем чтобы из улучшившейся стратегической позиции вести против Англии ре-

шающую борьбу; в действительности такой широкий размах стратегического понимания в то время у нас вовсе отсутствовал. С другой стороны, английский флот видел свою главную задачу в наиболее полном обеспечении перевозки британского экспедиционного корпуса на материк, и этой задаче флот подчинял первоначально все остальные. Второй пример показывает, что бывают случаи, когда флот сначала полностью предоставляется для выполнения армейской задачи, прежде чем начать операции против неприятельских морских сил.

Во всяком случае, только из подобных размышлений рождается оперативный план, учитывающий общую цель ведения войны. Такой план конечно действителен только на первые дни и подвержен постоянным изменениям и дополнениям. Кроме того, влияние определенной операции никогда не укладывается в те границы, которые ей первоначально ставит план операций.

Безошибочное разграничение сферы деятельности двух или, при желании, трех видов оружия становится возможным лишь при условии соблюдения основных норм ведения войны; может быть именно с этой точки зрения имеет громаднейшее значение создание общей теории войны, учения о войне.

Может казаться, что утверждение о необходимости совместных действий армии и флота по единому оперативному плану (включая сюда и воздушное оружие) является само собою понятной истиной. Однако мы знаем, что в последнюю войну такой оперативный план на германской стороне вовсе отсутствовал, а на английской стороне существовал лишь постольку, поскольку того потребовала необходимость немедленной перевозки экспедиционного корпуса на материк.

Проблема перевозки английского экспедиционного корпуса явилась предметом совместной предварительной оперативной разработки армии и флота и на германской стороне, но эта разработка ограничилась лишь составлением генеральным штабом, совместно с отделением морских перевозок морского ведомства, особой докладной записки; эта докладная записка касалась времени и места высадки английских войск и вовсе не затрагивала вопроса о том, возможно ли — и каким способом — помешать перевозке и закреплению англичан на материке.

После объявления войны отношение начальника генерального штаба не оставляло никаких сомнений в том, что он этому вопросу не придает настолько большого значения, чтобы

с своей точки зрения требовать выделения значительных морских сил. Правда, в этом отношении он шел навстречу взглядам морского генерального штаба, который слишком скоро отказался от выступления против английской позиции на побережьи Канала и в особенности уклонялся от всяких намеков на возможность захвата портов Канала со стороны суши. На бумаге была предусмотрена непосредственная помеха перевозке войск миноносцами, подводными лодками и минными заградителями, но в действительности она не была осуществлена должным образом, прежде всего, уже потому, что было упущено с самого начала объявление Английского канала военной зоной; такое объявление дало бы хотя подводным лодкам свободу действия. Значение для общего ведения войны совместного выступления против позиции Английского канала не было осознано в достаточной мере ни армией, ни флотом, и поэтому ни разу не являлось предметом предварительных оперативных размышлений. Как армия, так и флот знали только одну цель — независимо друг от друга искать боевого столкновения с главными силами противника соответственно на суше или на море, не задумываясь над мероприятиями, с помощью которых один род оружия мог бы подкрепить другой.

А между тем, по мнению Английского адмиралтейства, 18 августа 1914 г. одна лишь угроза Остенде со стороны германского наступления ставила в опасное положение всю систему обороны Английского канала. Отступление от Монса заставило уже 23 августа перенести высадочные пункты из Булони и Гавра в Шербург, а 27 августа пришлось оставить и последний и перенести операционную базу в С.-Назер на р. Луаре. Важнейшее же следствие сражения у Монса состояло в том, что английский Grand Fleet получил приказание: в случае закрепления германцев в Калэ — оставить свою позицию в Скапа-Флоу и перейти южнее. Здесь мы имеем прямое воздействие событий сухопутной войны на стратегическое положение на море, наиболее богатое последствиями. Будь Калэ действительно занят и перейди британский флот далее на юг, — тем самым английская блокада германской торговли и защита британской торговли, осуществлявшиеся перерывом водного района между Норвегией и Шотландией, теряли свое обеспечение, и, даже более того, тем самым достигалась цель, к которой столь горячо стремилось германское морское командование: видеть британский

флот в пределах досягаемости германских морских сил. Одним ударом выполнялась бы предпосылка оперативного плана Флота Открытого Моря — достижимость английских морских сил в не слишком значительном расстоянии от Германской бухты. Теперь уже не подлежит сомнению, что значение французских портов Английского канала для общего ведения войны не было осознано в предварительных оперативных разработках сухопутного и морского генеральных штабов, несмотря на наличие соответствующих грандиозных исторических примеров.

Но даже после отступления от Марны и Эн, когда разгорелась борьба за северный фланг („бег к морю“) и тем самым выход из Канала и порты последнего более чем когда-либо обратились в фокусы новых решающих событий, — даже тогда запросы генерального штаба к флоту ограничились требованием посылки подводных лодок против транспортов с десантом. Даже кульминационный пункт этой борьбы — Ипрское сражение, в октябре 1914 г., не принес наступательных операций Флоту открытого моря несмотря на выступление английских морских сил. В то время командующий британским флотом располагал лишь 22 линейными кораблями и линейными крейсерами типа дредноут (вследствие выбытия из строя одного линкора погибшим и 5 — ремонтируемыми) против 19 на германской стороне. Если вообще предполагалось решительно использовать германский флот, то момент был самый подходящий. Однако первая крупная наступательная операция германского Флота открытого моря — обстрел Ярмута — произошла лишь 3 ноября, когда судьба боев на Изере была уже решена; указанная операция германского флота к тому же была предпринята без всякой стратегической связи с боями на суше. Каждая деталь исследования именно этой фазы войны показывает, что взаимное влияние сухопутной и морской войны было гораздо значительнее, чем в то время уясняли себе на германской стороне.

Подведем итоги изложенному. Сражение у Монса и угроза портам Английского канала влекли за собою перенос базирования английского флота в южную часть Северного моря; наступление к Марне влекло за собою перенос путей перевозки войск из Английского канала в Бискайский залив и к эвакуации Остенде, Булони и Гавра. Деятельность подводных лодок облегчила немцам захват Антверпена и окончательное завладение Остенде и Зеебрюгге. Появление германских подводных лодок в Английском канале значительно задерживало

важные перевозки английских войск. С другой стороны, усилия англичан со стороны моря привели к отсрочке падения Антверпена на значительный промежуток времени, за время которого союзникам удалось сосредоточить свои силы у Ипра, для обороны Калэ. Позднее, при помощи орудий британских кораблей, удерживаются шлюзы Ньюпора. Далее, помеха перевозке войск через Канал производилась с германской стороны в недостаточном масштабе; причина этого явления лежит в том, что своевременно не был продуман вопрос о неограниченной подводной войне в Канале — этом районе развертывания английской армии. Наиболее же опасное заблуждение состояло в уверенности, что в период грандиозных решительных боев на Западе и стремительного штурма на Востоке можно было обойтись без наступательного вмешательства флота.

Военные вожди Германии видели в проблеме мировой войны в первую очередь войну на двух фронтах в старом шлиффеновском смысле; они намеревались разбить сначала Францию, потом Россию и таким образом добиться решительных результатов на сухом пути ранее, чем союзники успели бы двинуть свою морскую мощь против Германии. Война велась так, как будто бы никаких морских сил не существовало. Английский экспедиционный корпус слыл „quantité négligeable“; однако, когда вскоре пришлось откомандировать в Восточную Пруссию точно такое же число войск, то это имело большое влияние на исход Марнского сражения. По словам американского морского историка мировой войны на море, капитана Фротингхэма, война представляла собою чистейшее сухопутное наступление.

Конечно превосходство на море было на стороне союзников, и нельзя было слишком легко относиться к тому, что за поражением на Северном море следовала потеря владения Балтийским морем. Отсюда однако еще не следовал для Германии вывод о необходимости пассивного поведения в Северном море. Не было предпринято серьезных попыток — ни помешать перевозке войск, ни произвести комбинированную операцию против портов Канала, ни использовать (путем соответствующей угрозы) английскую боязнь перед высадкой десанта на британской территории. Вина германского генерального штаба состояла в его отношении к морским операциям, как к второстепенным. План Шлиффена считался безошибочным, и даже тогда, когда через

шесть недель он потерпел полное крушение, не было осознано, что теперь решающей силой становится морская сила. После неудачи первого германского наступления на сухом пути следовало понять, что Германия стоит перед продолжительной войной, в которой материальная часть будет играть невиданную до этого роль, а вместе с ней — и подвоз морскими путями, а значит и владение морем. С оцепенением западного фронта, правда, была упущена возможность для наиболее действительного в стратегическом отношении использования флота в Северном море. Единственной возможностью являлась война с ограниченной целью против России, чтобы, добравшись до ресурсов этой страны, тем самым уравновесить давление английского владения морем. Нельзя было бы сомневаться в успехе такого наступления армии и флота против России, если бы оно было предпринято в широком масштабе. Англия не могла помешать такому наступлению, не бросив всего своего флота полностью в Балтийское море. Для армии это наступление было потребовано Гинденбургом и Людендорфом. Но и этот широко задуманный план разбился о противодействие тогдашнего начальника генерального штаба Фалькенгайна.

Причины малого понимания значения морской силы в этой войне нужно отнести к тому, что Пруссия и Германия вели войны, создавшие империю, без существенного вмешательства морских сил. В 1864 г. наш флот уступал даже датскому, а между тем дело шло о завоевании островного государства. Если война, несмотря на это, была доведена до благополучного конца, то это объясняется громадным превосходством двинутых против датчан сил, которые без всяких затруднений можно было еще весьма значительно увеличить. Война вероятно кончилась бы гораздо раньше, если бы возможно было выполнить план Блюменталя, состоявший в более раннем занятии острова Альзен (чего не удалось сделать вследствие недостатка в боеспособном флоте); тогда стал бы ненужным штурм дюппельских позиций, стоивший столько крови. Что касается датского флота, то последний вероятно был бы в состоянии, при наличии большей энергии, причинить нам более значительные затруднения и, в особенности, воспрепятствовать переправе на Альзен.

В 1866 г. австрийский флот был связан итальянским, в виду чего наши побережья и наша морская торговля остались нетронутыми. При начале войны 1870 г. Германии пришлось ограничиться на море чистой обороной, принимая во

внимание значительное превосходство в морских силах противника. Вследствие недостатка в духе предприимчивости и плохого снабжения французских морских сил, до боя не дошло, а задуманная в большом масштабе высадка десанта не состоялась, вследствие быстрых и неожиданных германских успехов на суше.

Таким образом, идея о планомерных совместных действиях армии и флота у нас ни разу еще не была приведена в исполнение до мировой войны, которая поставила окончательный исход борьбы против величайшей морской державы почти в полную зависимость от совместных действий обоих этих факторов.

Но даже сама Англия, располагавшая в этом отношении опытом столетий, в последнюю войну часто терпела неудачи перед трудностями, связанными с совместными действиями армии и флота. Не было примера в истории, чтобы какой-либо флот, без помощи сухопутных сил, мог занять обширную, защищаемую армией, территорию; и все же по приказу Адмиралтейства английскому флоту, без помощи сухопутных войск, предстояло завоевать полуостров Галлиполи.

История подготовки дарданелльской операции является образцом трудностей, связанных с правильным разграничением в самой оперативной подготовительной работе сфер действий армии и флота, — трудностей, требующих для своего разрешения ясного суждения о возможностях сухопутной и морской войны. В связи с изложенным, мы считаем уместным подробнее остановиться на этой операции.

По словам Корбета, к наиболее ценным традициям и урокам английской морской истории принадлежит следующее правило: когда оказывалось невозможным истребить неприятельский флот, то целью операций английского флота ставилось истребление неприятельских баз при содействии своей армии, с тем однако условием, чтобы не ослаблять недопустимым образом ядро своих морских сил.

Этот опыт дал Адмиралтейству основание уже в конце 1914 г. разработать комбинированную операцию на суше и на море; однако первоначальною целью этой операции являлись не Дарданеллы, но фландрское побережье. Великобритания вступала в войну якобы для защиты Бельгии. Поэтому, будучи тонкими психологами, англичане обещали себе от попытки вернуть бельгийские порты широкие моральные последствия. Действительную же причину стремления приложить именно к фландрскому побережью новые напряжения англий-

ских сил нужно искать в том, что именно в этом месте армия и флот могли тактически действовать совместно, и таким образом превосходство Англии на море могло бы компенсировать сравнительную слабость ее сухопутных войск.

План сэра Джона Френча о сосредоточении на фландрском фронте всей британской и бельгийской армии под единым командованием пришелся Адмиралтейству поэтому как нельзя более кстати, тем более что его собственные планы предусматривали то же направление. Намеченный армией загиб правого германского фланга Адмиралтейство могло с своей стороны использовать для того, чтобы отнять у неприятеля лучшие (по мнению Адмиралтейства) базы для легких сил и подводных лодок. Генерал Жоффр полностью одобрил этот план, но последний все же не был выполнен, вследствие нежелания бельгийского короля подчинить свои войска английскому командованию. При такой обстановке генерал Френч считал операцию выполнимой лишь при условии больших английских подкреплений. Его утверждение, что британскую армию можно использовать только в этом месте и нигде больше, не соответствовало однако убеждению английских министров. По их мнению, традиции английской нации не позволяли отказаться без особо важных причин от стратегических шахматных ходов крупного масштаба, в виде быстрого выполнения дальних морских экспедиций, проведению которых благоприятствовало британское владение морем. От владения морем они ожидали тех же преимуществ над Германией, которые в свое время Веллингтон имел над Наполеоном. Выбор направления для морской экспедиции не мог касаться Северной Европы до тех пор, пока Дания и Нидерланды оставались нейтральными и, в особенности, пока морским путям в эти государства угрожал непобежденный Флот Открытого Моря. Операции в Адриатическом море против Австрии, даже в случае выступления Италии, казались невыполнимыми из-за подводной опасности. Третья возможность — наступление из Салоник, при поддержке сербских и греческих войск — имела, правда, наибольшее сходство с событиями крымской войны, но также не сулила успеха при современных условиях ведения войны, вследствие длины и затруднительности коммуникаций. Оставалась только Турция.

Вначале однако в британской армии господствовало впечатление, что Германия вовлекла Турцию в войну исключительно для распыления вооруженных сил союзников. Наступление на Турцию было бы таким образом лишь на руку

немцам. Казалось, что наиболее правильным было бы вести наступление на Зеебрюгге и Остенде, хотя стратегический результат такого предприятия, по мнению сэра Джона Френча, оставался весьма ненадежным.

В самый разгар этих рассуждений, в начале января 1915 г., раздался призыв о помощи со стороны России. Русский главнокомандующий, великий князь Николай Николаевич, обратился через посредство министерства иностранных дел к лорду Китченеру с настоятельной просьбой: не может ли Англия организовать диверсию против турок, которые в это время не только безнаказанно закончили подготовку к вторжению в Египет, но и начали обходное движение на Кавказе. Китченер немедленно выразил согласие, несмотря на то, что, по мнению генерала Френча, никаких свободных сухопутных сил для подобной операции не имелось. Он предполагал, что Адмиралтейство с своей стороны решится на морскую демонстрацию против Дарданелл и без помощи армии. Адмирал Фишер, первый морской лорд Адмиралтейства и, в качестве такового, фактический руководитель морских операций, возражал против такой операции на основании опыта обстрела дарданелльских фортов, произведенного в начале сентября 1914 г.; он доказывал, что операция может рассчитывать на успех лишь при содействии крупных английских сухопутных сил и даже может быть лишь при оказании помощи со стороны балканских государств. Противного мнения держался запрошенный по телеграфу командующий морскими силами у Дарданелл — адмирал Карден, считавший, что форсирование проливов он сможет провести при наличии достаточного числа кораблей. Как это часто случается, люди на местах, на которых возлагалось проведение операции, из понятного чувства честолюбия, оценивали обстановку более оптимистически; из этого расхождения в мнениях родилась операция, которой суждено было далеко превзойти по масштабу все подобные британские экспедиции прошлого. Адмиралтейство держалось другого мнения, чем адмирал Карден: при разработке оперативного плана для данной операции оно пришло к заключению, что, каковы бы ни были успехи флота, всё же необходимо было по крайней мере такое количество войск, которое потребно для занятия полуострова Галлиполи одновременно с форсированием проливов морскими силами. По расчетам генерального штаба, для этого достаточно было 150 000 человек; одновременно считалась желательной диверсия в направлении на Александретту, при участии 30—40 000

австралийских и новозеландских войск. Относительно стратегического значения всего предприятия в то время не могло быть никаких сомнений. Даже приняв, как генерал Френч, французские оперативные идеи — оборона на Западе и развитие широких наступательных операций на Востоке, используя неограниченные возможности России в отношении войсковых ресурсов для достижения решительного результата на Востоке, — нельзя было тем более не согласиться с необходимостью овладения входом в Черное море, чтобы снабдить Россию оружием, снаряжением и деньгами. Лишь связь с Россией через Черное море замыкала кольцо вокруг среднеевропейских держав и лишала последние возможности распространить войну за границы Европы. Подобно тому, как в свое время британский средиземноморский флот помешал успехам Наполеона в Египте, можно было теперь, при посредстве дарданелльской операции, одним ударом устранить все опасности по отношению к Египту, восстановить свой исчезающий престиж у арабов, связать балканские государства с делом союзников и положить конец колебаниям Италии. Вот соображения, которые, по английским воззрениям, ложились на чашку весов значительно более тяжелым грузом, чем все то, что могло произойти во Фландрии.

Между тем положение в Северном море изменилось настолько, что становилось сомнительным, можно ли будет выделить достаточные морские силы для дарданелльской операции.

В распоряжении адмирала Джеллико, после выбытия из строя нескольких кораблей, имелось в боевой готовности лишь 23 линейных корабля-дредноута против 21 германского, — преимущество в силах весьма незначительное, особенно если принять во внимание, что выбор момента атаки находился в руках немцев. Эти опасения несколько рассеялись после счастливого для англичан исхода сражения у Доггер-Банки 24 января 1915 г.: Адмиралтейство предполагало, хотя и ошибочно, что после этого боя на длительный срок вышло из строя 2 или 3 германских линейных крейсера. Считалось поэтому, что на некоторое время миновала угроза дальнейших атак германских морских сил на английское восточное побережье, с которой непонятным образом связывали возможность вторжения немцев в Англию. Окончательное решение английского военного кабинета о выполнении дарданелльской операции, принятое 28 января, стояло в тесной связи с результатом сражения у Доггер-Банки.

Французы тоже оказались готовыми принять участие в операции. Сильнейшая оппозиция против нее однако под самый конец возникла в самом адмиралтействе. Лорд Фишер ничего не имел возразить против операции, пока вопрос касался частной демонстрации. Но когда оперативные намерения распространились на форсирование проливов и занятие Константинополя, сомнения лорда Фишера стали делаться день-ото-дня всё бóльшими и бóльшими. Он опасался таких потерь в кораблях, которые могли бы серьезно угрожать британскому владению Северным морем. В докладной записке на имя премьер-министра Фишер указывал, что разработка операций на отдаленных морских театрах в размере, ставящем под вопрос владение отечественными водами, противоречит традициям английского флота. По его мнению, лишь чрезвычайные политические обстоятельства могли оправдывать уклонение от этого принципа. С другой стороны, во второй докладной записке, от 27 января, первому морскому лорду[1] пришлось сознаться, что существующее превосходство британских морских сил над германскими достаточно для проведения такой операции. При таком неустойчивом поведении Адмиралтейства окончательное решение перешло в руки военного кабинета, в котором верх одержали Черчилль (тогдашний первый лорд Адмиралтейства) и лорд Китченер над Фишером; другими словами, политик и солдат — над моряком. Что еще удивительнее, решение было принято даже без окончательного утверждения вопроса о выделении в помощь флоту сухопутных войск. Вечером в день заседания было внезапно установлено, что, по мнению армии, необходимо избегать всякого распыления сухопутных сил и не посылать сухопутных войск в Средиземное море. Утверждение получило лишь образование общего резерва войск на родине. Несмотря на всё, Черчилль заявил, что Адмиралтейство решилось на собственную ответственность начать дарданелльскую операцию. В начале февраля обстановка улучшилась в том отношении, что появилась надежда на освобождение, для участия в операции против проливов, одной английской и двух французских дивизий, первоначально назначенных для участия в операции против Салоник. Кроме того турки повидимому двинули столько войск на кавказский и багдадский фронты, что в районе Константинополя и проливов можно было рассчитывать на

[1] По Корбету, вторая докладная записка была подана Черчиллем (см. Corbett. Naval operation, vol. II). — *Е. Ш.*

наличие лишь трех дивизий. Наконец, вследствие неудачи атаки турок на Суэцкий канал, можно было привлечь также и австралийские и новозеландские войска. Таким образом, можно было рассчитывать на численность войск, достаточную для удовлетворения требования морского генерального штаба о необходимости занятия фортов сухопутными войсками в тот момент, когда фортовые орудия будут приведены к молчанию. Не напрасно приходила на память неудача адмирала Дукворта в 1807 г. Последний с легкостью форсировал тогда Дарданеллы своею эскадрою, но затем оказался отрезанным в Мраморном море, вследствие обратного занятия фортов турками, и на обратном пути потерпел большие повреждения от орудийного огня турок.

Несмотря на изложенное, всё еще нельзя было говорить о совместной и одновременной операции армии и флота; всё еще не решались отказаться от мысли о посылке войск лишь в том случае, если исход чисто морской операции того потребует. К этой половинчатой политике англичане склонялись всё больше и больше, вследствие того, что успехи немцев на западном фронте не исключали возможности внезапного возобновления во Франции германских атак большого масштаба. Такого рода мнение генерала Жоффра было передано английскому правительству. В дарданелльской операции видели лишь желанную разгрузку сухопутных фронтов на Западе; на нее толкали флот, не предоставляя последнему, из опасений за западный фронт, тех сухопутных войск, которые были необходимы для проведения операции.

Вместо того, чтобы с самого же начала сделать из дарданелльской операции комбинированную операцию армии и флота, имеющую целью захват Константинополя, не было конца колебаниям между демонстрацией и диверсией, чисто морской и комбинированной операцией, пока противник не подготовился к встрече. Не продумав этой проблемы в мирное время и отказавшись теперь от использования элемента внезапности, англичане беспрестанно колебались между сосредоточением всех вооруженных сил на западном фронте и использованием их в Салониках и Сирии; дальнейшая задержка лежала в преувеличенной заботе об обороне метрополии и вовсе еще не оставленных планах лорда Фишера о вторжении в Балтийское море. В действительности же, с самого начала Дарданелльскую операцию только и можно было рассматривать, как комбинированную. Если бы даже флоту удалось без посторонней помощи проникнуть в Дарданеллы, как бы

он сумел в них удержаться? Только путем занятия сухопутных районов армией. Значит, если такие силы были нужны во всяком случае, почему бы им было не содействовать операции с самого начала? Военно-сухопутные специалисты (Френч и Китченер) находились во власти навязчивой идеи западного фронта и не хотели поэтому предоставлять сухопутных войск для операции. Лорд Фишер, морской специалист, был против Дарданелльской операции в том случае, если бы она не была подкреплена соответствующими сухопутными силами. Оба эксперта, в конце концов, оказались побежденными политиком Черчиллем и принужденными к операции, которая, будучи начата полумерами, уже несла в себе зародыш неудачи.

При современной обстановке будет часто случаться, что решение конфликтов между сухопутными, воздушными и морскими силами будет находиться в руках политиков, на долю которых выпадает тяжкая задача, — в особенности если принять во внимание их совершенно иную подготовку, моральную установку и недостаток в специальных знаниях. Но именно это обстоятельство требует особенно тщательной предварительной совместной работы специалистов отдельных отраслей вооруженной силы. Все технические подробности должны быть закончены специалистами, все вопросы облечены в простейшую форму, понятную и не-специалисту, и только тогда доложены кабинету под председательством министра-президента. Это не дается лишь одной лойяльной совместной работой начальников генеральных штабов: весь механизм штабов должен быть объединен теснейшим образом. Не всё еще достигается и подчинением сухопутной, воздушной и морской силы единому министерству. Пока не удалось создание индивидуума, овладевшего в равной мере всеми ролями — генерала, адмирала и воздушного маршала, — до тех пор отдельные отрасли должны сохранить свои особенности в организации и характере. В качестве связующего звена может оправдаться создание постоянного объединенного штаба, который изучает возможности совместной работы и руководит соответствующими упражнениями и подготовлениями. Конечно его работа будет обещать успех лишь в том случае, если у его членов не будет отсутствовать понимание сущности соседнего рода оружия, понимание, быть может уже появившееся под влиянием опыта соответствующего его использования в мировую войну [1].

---

[1] См. статью под псевдонимом N a v a r i n o в „Naval and Military Record“, октябрь 1922.

ГЛАВА ЧЕТВЕРТАЯ.

ПОНЯТИЕ „ВЛАДЕНИЕ МОРЕМ".

Одной из важнейших предпосылок для совместных действий сухопутных и морских сил является наличие ясного представления о том, что́ свойственно им обеим и что́ их разделяет. Армия и флот имеют общую задачу — поставить неприятельский народ в положение, в котором для последнего мир окажется более желательным, чем продолжение войны, или, другими словами сломить враждебную нам волю противника. В то время, как сухопутные войска стремятся достигнуть этого путем уничтожения неприятельского войска и занятия неприятельской территории, морская война не может достичь своей цели столь непосредственным образом. Неприятельские побережья представляют для пловучей вооруженной силы преграду; она не может проникнуть вглубь неприятельской территории, до центра неприятельского организма; даже самые морские силы противника становятся для нее недоступными с того момента, как эти силы укроются под защиту своих укрепленных баз.

Судя по изложенному, возможности морской войны могут показаться ограниченными. Однако, один взгляд на различие театров военных действий и подвижности вооруженных сил в сухопутной и морской войне скоро приведет нас к другим выводам. В сухопутной войне театр военных действий, почти без исключения, находится на территории того из воюющих, положение которого более невыгодно. Какую часть этого театра займет противник — зависит от степени развертывания сил последнего и от оказываемого другою стороною сопротивления. Во всяком случае театр военных действий остается ограниченным пространственно; армии, находящиеся на театре, связаны местностью и естественными преградами, вследствие чего их передвижения происходят сравнительно медленно, и в известных границах эти движения можно предугадать. Наоборот, боевая деятельность флота может распространяться до крайних пределов открытого моря; по поверхности открытого моря можно производить не поддающиеся никакому

учету передвижения и переброски сил с такою скоростью, с которой совершенно несравнимы скорости передвижений на суше.

Различный характер театров военных действий объясняет еще и другую существенную особенность морской войны. Открытое море никому не принадлежит. Оно представляет собою владение без хозяина. Никакой властитель, никакое правительство не имеют на него суверенных прав. Никакое государство не может на нем распространяться в зависимости от своего желания. Поэтому в открытом море отпадает вопрос о захвате района, подобно захвату территории на суше. На море невозможно содержать и продовольствовать армию, точно также как невозможно на длительный срок захватить отдельные части моря. Таким образом, ценность моря имеет не абсолютный характер, а относительный, что лучше всего можно выразить краткою формулировкою географа Ратцеля: „Море — лишь путь“. Использование или достижение владения этим путем поэтому и представляет собою главную цель морской войны, или проще: цель морской войны состоит в задержании тех кораблей, которые перебрасывают грузы и войска, обслуживающие противника, и в охране тех кораблей, которые обслуживают собственную торговлю и перевозку своих войск. *Владение морем является не чем иным, как владением морскими путями.*

В то время как победоносной армии представляется возможность уничтожить или захватить все средства сопротивления противника, единственное значение моря состоит в тех возможностях передвижения, которые оно предоставляет. Объектом морской войны, поэтому, является овладение этими сообщениями, а не захват района, как в сухопутной войне.

Эта цель ведения войны на море может показаться на первый взгляд незначительной, и не подлежит сомнению, что, вследствие присущих ведению войны на море особенностей, морская война лишь редко может достичь таких же непосредственных и бросающихся в глаза результатов, как сухопутная. Почти никогда морская война не приобретает характера абсолютной войны, но — в гораздо большей степени, чем сухопутная — характер войны с ограниченной целью. Приравнивать контроль над коммуникациями, который выполняет морская война, к аналогичным операциям сухопутной войны значило бы недооценивать возможности первой. Тем не менее, можно все же провести параллель между ними: старая формула Наполеона — „каждая война есть борьба против комму-

никаций (Etappenlinien) противника“ — одинаково распространяется и на сухопутное и на морское ведение войны. Обычно однако в сухопутной войне под коммуникационными линиями понимают тыловые сообщения армии; наоборот, в морской войне, при неограниченном пространстве театра военных действий и при современной взаимной связи всех экономических отношений, коммуникации являются основными нервами всей национальной и интернациональной жизни. Конечно, море — лишь путь. Но это величайший и важнейший путь, несравнимый в экономическом, военном и политическом отношениях ни с каким другим. Правда, и ведение войны на суше не будет довольствоваться лишь контролем одних военных сообщений; но оно может расширить свои цели лишь после захвата с боем определенных территориальных районов, лежащих к тому же исключительно в неприятельском государстве и более или менее ограниченных в пространственном отношении. В противоположность этому экономический и политический нажим владения морем может воспоследовать немедленно и непосредственно распространиться на всё море, ранее начала каких бы то ни было военных действий. В то время, как давление на суше возможно лишь после побед или завоеваний, на море оно вступает в силу тотчас же после объявления войны. „Кораблям приходится остановиться там, где кончается море, но и за пределы побережья достигает забронированный кулак владения морем; он стучит в двери контор торговцев в глубине страны, в ворота фабрик крупных внутренних промышленных центров точно так же, как и в дома рабочих“ (вице-адмирал Мальтцан).

Как далеко может распространяться это влияние морской войны?

Лежащие за нами годы голодной блокады дали почувствовать нашему народу эти пределы. Но и помимо влияния голодной блокады и успеха британских и американских войсковых перевозок, „преимущество наших противников во владении морскими путями, которым они по своему желанию пользовались к собственному благополучию и ко вреду окруженных народов Германии и Австро-Венгрии, являлось существенною причиною растущего сближения западных держав в отношении организации общего выступления против Германии — с одной стороны, и с другой — постепенного упадка моральных сил и духовного сопротивления нашего народа“ (Штегеманн).

Но, с другой стороны, и для нас оказалось возможным проведение длительной обороны лишь потому, что Балтийское

море и Дарданеллы остались закрытыми для неприятеля и что удалось отрезать Россию от ее союзников на ее морских путях.

Особый характер и возможности морской войны, столь отличные от таковых же всякого ведения войны на сухом пути, обосновываются мировым протяжением морского театра военных действий и тою скоростью, с которою допустимо передвижение морских сил по этому театру.

Никто из немцев не понял этого лучше географа Ратцеля, высказавшегося в своей книге „Море как источник величия народа“ („Das Meer als Quelle der Völkergrösse“) следующим образом:

„Исторические выступления, рассчитанные на быстрое покорение больших масс, всегда привлекают море к себе на службу. Пусть борьба за первенство во внутренних областях Европы решалась сухопутными войнами, оспаривавшими незначительные районы у Рейна, По и Мааса. Такие войны решали захват или потерю сотен квадратных километров. Но как только в борьбу вступала морская держава, борьба переносилась в далекие моря, театр становился мировым, а наградой победителю доставался целый континент. Пожалуй, самым выпуклым примером в этом отношении в новейшей истории является гражданская война в Северной Америке, в которой северные штаты своим превосходящим по силе флотом уже к концу первого года войны заняли важные пункты по побережью Вирджинии, Северной и Южной Каролины, Джорджии, Флориды и даже Миссисипи; к этому же времени сухопутная армия смогла проникнуть на территорию конфедератов лишь в сравнительно маловажном районе штата Миссури. В районы, охваченные флотом в течение нескольких месяцев, армия проникла только через целых три года. Лишь трудности сухопутной войны затягивали на столь продолжительный срок решение; в сущности здесь повторялось явление, неоднократно наблюдавшееся в истории развития Соединенных Штатов. Не показывает ли вся их история примеры раннего охвата морскими державами громаднейших районов, за которым следовало действительное завоевание территории на сухом пути лишь через столетия? Большую роль в быстром развитии Соединенных Штатов имело их географическое положение у трех океанов; это же положение закрепляло связанность Штатов в тот критический момент, когда им грозил развал.

Морская война отрицает расчеты сил, имеющие значение на суше. Небольшое государство, сосредоточившее на решаю-

щем пункте боеспособный флот, может сделать мат великой державе, располагающей в сто раз более значительной территорией. Превосходство Афин над Персией лежало в силе воли и мудром расчете, приложенных Афинами к их морской силе. Возвышение Голландии и Англии в борьбе с мнимым превосходством Испании, Португалии и Франции точно также нужно отнести к результату своевременного развития морской силы малых, но юношески сильных государств. Мы с известным удовлетворением наблюдаем за борьбою маленького Любека с северными королевствами, Венеции — с Великой Турцией... Блокада немецкого побережья в 1848 г. и уничтожение немецкой морской торговли слабой Данией громогласно взывали к Германии с требованием вновь стать могучей на морях.

Подобно всем видам человеческой деятельности, и войны совершили эволюцию от малых к большим пространствам. Морская война является апогеем этой эволюции. Она добивается и достигает захвата силою оружия предельных мыслимых пространств. Морскую войну невозможно локализировать подобно сухопутной; в природе морской войны, точно также как и в природе мировых сообщений, лежит мировое распространение. Уже Наполеон I послал французский флот в Вест-Индию, чтобы из „неизвестности“ нанести удар Англии.

В этой мировой протяженности театра военных действий лежат для ведения войны на море — при стремлении к контролю над морскими путями — препятствие и опасность, которые не проявляются в такой степени в сухопутной войне, с ее ограниченным театром. Как указывалось, сухопутная война первоначально развертывается на территории слабейшего, а морская война — в районе, не имеющем хозяина, на который никто не имеет суверенных прав, но относительно которого все государства предъявляют свои претензии в смысле охраны на нем своих интересов. Это происходит потому, что море не принадлежит отдельным государствам, а всем народам мира. Все они имеют свою долю в путях, ведущих через море, и пользуются последними в разной мере, в зависимости от своего положения и экономических потребностей. Отсюда вытекает, что всякое военное давление на морские пути тотчас же затрагивает и уязвляет интересы нейтральных. Различие между сухопутными и морскими коммуникациями состоит именно в том, что первые — раздельны для каждого из воюющих, а последние — общи как обоим воюющим, так и нейтральным. По этим причинам *морская война имеет значи-*

тельно более сильный политический уклон, чем сухопутная. Поэтому она более подвержена, уже в самых своих естественных и незначительных военных мероприятиях, политическим препятствиям, возникающим вследствие протестов нейтральных, — препятствиям, затрагивающим ведение войны на суше лишь тогда, когда оно переходит за границы нейтральных государств. Из этого следует, что при разработке операций для морской войны особенно важным вопросом является вопрос о косвенном влиянии этих операций на нейтральных. В последнюю войну Англия лишь постепенно осмеливалась усиливать свою блокаду против морской торговли Германии, избегая слишком острого уязвления интересов Соединенных Штатов Америки, из опасения, что те приостановят доставку военного снабжения ей и ее союзникам. Следовательно, придется во всяком случае оценить, не затронет ли предположенный к применению метод использования владения морем интересы одного или нескольких нейтральных государств настолько, что последние перейдут на сторону неприятеля, а если затронет, то не перевесит ли по своему влиянию на исход войны увеличение сил, полученное при этом противником, вероятный результат примененного метода.

Слишком неограниченное использование владения морем может привести к результатам, обратным ожиданию: вместо ослабления противника — к его усилению, вследствие вмешательства нейтрального государства, оскорбленного в своих попранных правах.

Если политика хочет оказать поддержку ведению войны на море, то политик обязан владеть умением разрешать проблемы морской войны в совершенно исключительной мере; на практике разрешение подобных вопросов настолько же трудно, насколько чревато последствиями. При наличии многочисленных точек соприкосновения между политикой и морской войной, политик именно в этой области нередко сможет проявить свое мастерство. Во всяком случае он должен себе представлять, какое значение для его страны имеет завоевание или потеря владения морем.

Ценность владения морем может быть для разных государств совершенно различна, в зависимости от их экономической, военной и политической структуры. В иных случаях поддержание военных заокеанских перевозок будет иметь решающее значение, в смысле владения или потери колоний или отделенных от метрополии районов и провинций. В других случаях удельный вес государства, как союзника, основывается

на его способности обеспечить перевозку сухопутных войск и снабжения по морским путям в союзную страну. Наконец, бывают случаи, в которых владение или потеря морских торговых путей представляет для данного государства главную ценность владения морем. В действительности мы редко будем иметь дело лишь с одним из перечисленных случаев: наоборот, обычно, при оценке значения владения морем для определенного государства, приходится предусматривать и военные и экономические интересы его. Во всяком случае значение владения морем для государства измеряется степенью зависимости от морских путей его самого или его противника, — безразлично, будут ли коммуникации носить военный или экономический характер. Степень этой зависимости служит мерилом для оценки значения владения морем. Эта зависимость может быть настолько велика, что одна потеря владения морем решает судьбу войны, — это мы частично и видим на примере англо-испанских и англо-голландских войн; с другой стороны, такое решение может значительно затянуться в том случае, если государство сумеет создать замену потерянным морским путям преумножением своих сухопутных коммуникаций. Единственно лишь стремление обойти английское владение морем принуждало Наполеона к его чудовищным завоеваниям территорий на суше; такое же явление повторилось и в мировую войну и выразилось в грандиозном распространении армий среднеевропейских держав на восток до тех пор, пока сухопутная война не была удушена чрезмерным удлинением коммуникаций, а государства, воспользовавшиеся этим методом, не потерпели в конце концов поражения под давлением владения морем.

Экономическое давление владения морем однако ослабевает до минимума по отношению к государству, которое, подобно Соединенным Штатам Америки, не зависит от ввоза морскими путями. Против такого государства владение морем может дать себя почувствовать лишь путем занятия островов или других принадлежащих ему районов, т. е. применением метода ведения войны с ограниченной целью или путем вторжения на его территорию. Обратный пример представляют собою все без исключения европейские континентальные государства, которые всегда становились уязвимыми для экономического давления владения морем, вследствие сплетения их торговых, хозяйственных и финансовых интересов с мировым хозяйством. В настоящее время они почти так же зависят от морской торговли, как и Англия.

Вследствие такой коренной перемены со времен наполеоновской эпохи влияние морской силы на исход европейских войн возросло. Несмотря на сказанное, в общем, никакую войну нельзя выиграть одним использованием (Ausübung) владения морем, т. е. одним флотом, за исключением разве лишь войны против островного государства. Но, с другой стороны, именно островное государство — Англия — всегда пользовалось в своих войнах услугами какой-либо крупной сухопутной державы, в качестве союзника, для достижения конечной цели войны.

В общем трудно себе представить, чтобы морская война добровольно отказалась от важнейшего своего средства давления — воспрепятствования неприятельской морской торговле. Для того, чтобы не поддаваться никаким иллюзиям в этом отношении, необходимо уяснить себе английский взгляд на этот вопрос в том виде, как он изложен у Корбета. По Корбету, использование владения морем немыслимо без захвата или уничтожения неприятельской собственности на море, безразлично кто является собственником — государство или частное лицо. Неоднократно делались попытки назвать такое ведение войны варварством, призовое право сравнивали с морским разбоем; говорили о возмездии и репрессиях; но, по мнению Корбета, эти взгляды основываются на ошибочных представлениях. Корбет считает, что захват или уничтожение чужой собственности на море является не чем иным, как штрафом, которым одна морская держава облагает другую, пытающуюся использовать морские пути, не обладая владением морем; при этом совершенно безразлично, достигается ли это помощью тактической блокады портов или стратегической блокадой больших морских путей, ибо в принципе блокада и ведение войны против морской торговли — одно и то же.

В захвате и уничтожении неприятельской собственности часто совершенно неправильно видят атавизм, сохранившийся только в морской войне, пережиток времен варварского способа ведения войны, метод, который совершенно не применяется в сухопутной войне, — как будто контрибуции и реквизиции, захват городов и путей сообщения на суше являются чем-то иным. Корбет ставит вопрос: почему же в морской войне следует запрещать то, что разрешено в сухопутной? Кто стоит за отмену призового права, тот не сознает, что отнимает у морской войны средство давления, имеющее величайшее значение для ее окончания. Война ведь не состоит только из сражений между армиями и флотами, и сражение

является не самоцелью, а лишь средством для достижения цели. Сражения, говорит Корбет далее, существуют для того, чтобы позволить нам принимать все меры к действительному окончанию войны, а именно оказывать давление на всех подданных неприятельского государства и на всё, поддерживающее их жизнь, а не только на воюющих. На суше, после победы над неприятельской армией, остается при известных условиях еще более тяжелая задача — заставить неприятельское государство почувствовать бремя войны с такою силою, чтобы воля к миру восторжествовала. Не иначе обстоит дело и в морской войне. Если морская держава не смогла использовать владение морем или результат выигранного сражения в том отношении, чтобы воспрепятствовать всякой деятельности противника на море (в том числе и морской торговле), то она выиграла немного. С отменой призового права, по словам Корбета, у морской войны, в качестве средств оказания давления, останутся только бомбардировки приморских городов и разрушительные набеги на неприятельское побережье. Отмена и этих средств оказания давления на море и на суше означала бы практически отмену вообще войны между цивилизованными народами. Война в таком случае стала бы настолько малодействительной, что было бы вообще бесцельно чем-либо для нее жертвовать; она стала бы делом регулярных армий и флотов и весьма мало затрагивала бы народы.

Такой возврат к средневековым методам ведения войны кажется Корбету совершенно непригодным для разрешения грандиозных конфликтов современных демократий. Торговля и финансы в наше время являются теми силами, которые в большей степени, нежели другие, влияют на политику народов. Лишь в том случае, когда эти силы подвергаются риску потерь, они способны приложить свое влияние для мирного разрешения конфликта. Корбет считает, что последнее будет случаться преимущественно, лишь пока существует призовое право. С отменой призового права в значительной мере уменьшается и риск для торговли и финансов; к тому же последние могут рассчитывать на военную прибыль вследствие увеличения расходов на армию и флот.

Лучшим предупредительным мероприятием против войны и лучшим средством к скорейшему ее окончанию является поэтому перспектива быстрых и неизбежных экономических потерь. В результате Корбет делает такой вывод: целям истинного человеколюбия совершенно не отвечает отказ от

средств войны, увеличивающих риск для тех группировок сил, противоречия и внутренняя борьба которых являются столь существенными причинами возникновения войн и характера их проведения.

В течение долгих периодов мира такие представления о природе войны слишком скоро предаются забвению, и поэтому многие международные соглашения мирного времени основываются на понимании войны как борьбы только одних вооруженных сил, а не народов и государств в целом. Это же самое обстоятельство привело перед последней войной и в течение ее германских политиков к следующему, прямо-таки роковому, представлению: получение германским населением жизненно необходимых продуктов морскими путями, транзитом через нейтральные государства, обеспечивается международноправовыми нормами.

Но даже и на английской стороне первоначально не было недостатка в заблуждениях подобного рода. Так, вследствие принятия полумер в блокадной политике, до 1916 г. в Германию продолжали прибывать всевозможные важные в военном отношении импортные грузы. На континенте продолжали работать на английском угле фабрики, поставлявшие в Германию предметы военного снабжения. Лишь постепенно доходило до сознания воюющих убеждение (на германской стороне, к сожалению, позже, чем на стороне ее противников), что в войне, в которой приходится пускать в дело все силы борющихся наций, неприемлемо различие между ввозимыми грузами, предназначенными для военных сил и предназначенными для гражданского населения.

Лишь тогда, когда методы ведения войны были согласованы с изложенным пониманием войны, удалось подойти к решению, которого вероятно можно было достичь на два года раньше, при значительно более благоприятных условиях для всех участников войны, если бы с самого начала эта война велась по международноправовым нормам, более соответствовавшим ее природе. Способы ведения войны при этом были бы более гуманными, чем думают мнимые филантропы и противники войны [1].

---

[1] Ср. мнение французского юриста Рено, делегата на обеих мирных конференциях в Гааге, изложенное в докладе Комиссии по соглашению о госпитальных судах на I Гаагской конференции: „Как бы мы ни были проникнуты требованиями гуманности, нельзя забывать военную необходимость; нужно избегать предъявления требований, несомненно основанных на благородных чувствах, но обре-

Поэтому мы должны признать, что и в будущем захват и уничтожение государственной и частной собственности на морях явится основным методом проявления мощи великих морских держав на морских театрах, для достижения готовности их противников к миру. Мы должны признать, что именно в морских войнах такая борьба против неприятельской торговли является не косвенным средством достижения цели войны путем экономического давления, а прямым средством сокрушения сопротивляемости противника.

Как уже было сказано, войны решаются не только сухопутною и морскою мощью: на чашку весов ложится не менее значительным грузом мощь экономическая и финансовая. Поэтому всё, что ослабляет финансовую и экономическую мощь противника, является прямым шагом к его сокрушению. Среди средств для сокрушения государства, обладающего морскими интересами, наиболее действительное—лишить его этих интересов и получаемой через посредство последних прибыли. Поэтому, как бы велики ни были в морской войне напряжения великой морской державы, направленные на уничтожение неприятельских морских сил, — было бы безрассудно думать, что она добровольно откажется от сокрушения финансовой и экономической мощи своего противника, на которых, при продолжительном сроке войны, собственно и основывается мощь морских сил.

В противоположность сухопутной войне, в морской войне поэтому борьба за неприятельские коммуникации и относящаяся к этой борьбе конфискация неприятельских грузов являются не косвенной, а прямой целью операций; как крайность, можно представить себе даже случай, когда использование экономического давления будет единственным средством, применимым для достижения решительного результата.

Если владение морем представляет собою не что иное, как владение коммуникациями, то станет ясным, что это владение может достигать различных степеней. Оно может быть частичным или полным, ограничиваться отдельными морями или распро-

---

ченных на частое невыполнение воюющими вследствие того, что эти требования стесняют свободу действий последних. Гуманность немного выиграет от правил, которым суждено остаться мертвыми буквами, а значение достигнутых соглашений этим самым только уменьшится. Поэтому следует выставлять только такие требования, которые во всяком случае исполнимы, а в остальном воюющим следует предоставить свободу действий, в которой они безусловно нуждаются“.

страняться на все океаны, в зависимости от большего или меньшего начального превосходства в силе одного противника над другим или от обстановки после решительной победы. Кроме того, при стремлении к овладению морскими путями, фокусы боевой деятельности будут по необходимости располагаться там, где сходятся важные неприятельские или свои морские коммуникации или где эти коммуникации более всего уязвимы.

По этой причине, для степени достижения и использования владения морем решающее значение имеет не только численное соотношение наличных боевых средств; не менее важна географическая позиция, из которой используются морские силы. Весьма часто главнейшее влияние на самую возможность использования владения морем имеет расположение баз по отношению к конечным пунктам и узлам великих морских коммуникаций и торговых путей. В этом отношении стратегическая позиция Англии к началу мировой войны была блестящей. С переносом базирования в Скапа-Флоу, флот ее не только господствовал над британскими коммуникациями со стороны Антлантического океана и Скагеррака, отрезая германские пути к океану, но обеспечивал Британские острова от вторжения и одновременно (при участии морских сил, базировавшихся южнее) прикрывал перевозку своих войск через Английский канал на материк. *Англия блокировала Германию уже одним своим географическим положением.* Она имела возможность отрезать морские торговые пути к германским портам и пресекать германское торговое судоходство еще до ввода в действие своих эскадр. В противоположность этому, единственная операционная база германского флота — Гельголандская бухта — лежала (после пресечения германских внешних морских коммуникаций) совершенно определенно в мертвом углу по отношению ко всем важнейшим торговым путям. Поток мировой торговли имел свое устье у западного побережья Англии, а в Северном море, мимо Германской бухты, в достижимой близости германского флота, не проходил ни один торговый путь. Балтийская морская торговля следовала из Скагеррака к Шотландии и здесь соединялась с мировой торговлей. Операции, направленные к месту этого соединения из Германской бухты, ни разу не смогли развиться в контроль над этими торговыми путями, вследствие невозможности длительного их проведения.

Германия смогла бы достичь известного улучшения стратегической позиции, если бы уже при начале войны она

не отказалась, заграждениями Бельтов, от использования Скагеррака. Эта позиция стала бы еще благоприятнее, если бы Германия имела своим союзником не только Данию, но и Норвегию, и особенно, если бы она таким путем могла располагать норвежскими базами. Однако и это была бы совершенно недостаточно для господства (или хотя бы для оказания существенной помехи) на английских морских путях в Атлантическом океане; решительная борьба с английским владением морем на Атлантическом океане была бы возможна лишь из портов западного побережья Франции, т. е. при условии стратегического положения, достижимого лишь путем решительной победы на сухопутном театре во Франции.

Борьба за наивыгоднейшие стратегические позиции начинается однако не с объявления войны, а ведется еще в мирное время. Борьба эта является проблемою, которая должна занимать не только военного и моряка, но преимущественно политика. Без наличия баз — нет владения морем, без морской политики — нет баз! „Государство, зависящее, вследствие состояния своей промышленности и народного хозяйства, от ввоза и вывоза морскими путями, вовлекается, помимо его желания, в мировую политику. Политика же состоит во внешнем проявлении мощи государства и обладает во время решительных кризисов силой, в точности соответствующей мощи данного государства, мощи — в широком смысле этого понятия. Континентальная политика базируется на сухопутную силу, морская политика — на морскую силу. Поэтому мировая политика непосредственно связана с теми функциями, которые свойственны морской силе.

Если армия и флот тесно соприкасаются, как сотоварищи по оружию, вследствие общих оперативных планов во время войны, то флот и ведомство иностранных дел являются фактически близнецами вследствие стратегии, которую они обязаны проводить совместно еще в мирное время, ради морского могущества, являющегося их общим фундаментом [1].

Правда, нельзя упускать из виду того обстоятельства, что в нашем положении перед мировой войной уже сама попытка получения опорных пунктов для нашего флота рассматривалась бы Англией в качестве casus belli. Тем более надлежало пытаться, путем заключения союзов (напр., хотя бы с Японией), создать для наших морских сил такое стратегическое положение,

[1] Вице-адмирал Вегенер в брошюре „Die Seestrategie im Weltkriege“.

пользуясь которым они с самого же начала смогли бы оказывать решающее влияние на общий ход войны. Значительная доля политики Англии в течение столетий представляет не что иное, как ярко выраженную морскую политику в изложенном смысле, и прочие морские державы последовали ее примеру, за единственным исключением — Германии. Эта борьба ведется после окончания мировой войны, пожалуй, с еще большей настойчивостью (пример — Сингапур), и соглашение о Тихом океане, достигнутое на Вашингтонской конференции, является не чем иным, как предварительным результатом борьбы в области морской политики (ведущейся еще в мирное время) за стратегические позиции на том океане, который является театром грядущих великих потрясений.

Однако, вернемся к отношениям, вытекающим из влияния географических условий на значение владения морем. Как мы уже сказали, стратегическая позиция может быть с самого же начала настолько благоприятной, что, в соединении с соответствующим превосходством в силах, она нам сразу позволит овладеть всеми необходимыми для нашей цели морскими путями сообщения. В противоположном случае недостатки неблагоприятной стратегической обстановки могут быть настолько велики, что единственным средством для ее улучшения остается только полное использование наших морских сил для решительной победы на море.

Владение морем может быть общим и местным, длительным и временным, но лишь в редчайших случаях — абсолютным и бесспорным, ибо, пока противник обладает где бы то ни было боеспособными морскими силами, он теоретически способен поставить наше владение морем в каком-либо отдельном районе под вопрос. Последнее положение нередко возводилось в доктрину, заключавшуюся в утверждении, что совершенно невозможно перевезти морем хотя бы один батальон, пока неприятельский флот, вне зависимости от того, где бы последний ни находился и какую бы географическую позицию ни занимал, — не уничтожен. Действительно, эта доктрина еще в мировую войну имела на английской стороне столь убежденных сторонников, что они не видели возможности гарантировать перевозку английского экспедиционного корпуса через закрытую зону Английского канала до тех пор, пока английский флот не добьется решительного сражения с германским. Из этого примера видно, какой карикатурный вид может принять верная стратегическая мысль, если, противно природе войны, считать необ-

ходимым и возможным исключение всякого риска. Та же доктрина заставила американцев во время испано-американской войны слишком долго медлить с переброской на Кубу всех боеспособных войск, несмотря на то, что они располагали достаточными морскими силами для обеспечения местного и временного владения Мексиканским заливом и для воспрепятствования длительному перерыву сообщений с этим экспедиционным корпусом, — и всё из-за того, что испанцы где-то в открытом море имели еще непобежденный флот. Совершенно иначе действовали японцы во время русско-японской войны. Они выпустили свои транспорты с сухопутными войсками тогда, когда еще не состоялось ни одного крупного морского боя и при условии наличия неприятельского флота в районе их операций; им достаточно было лишь знать, что, и не обладая владением морем, они находятся в состоянии в любой момент завоевать таковое у противника.

Военно-морская история снова и снова доказывает, что в большинстве случаев ни тот, ни другой противник не обладают абсолютным владением морем. Нормальны условия, когда море свободно, а не тогда, когда им кто-нибудь владеет. Оба воюющих оспаривают друг у друга владение морем. Никогда превосходство противника не бывает столь велико, чтобы нельзя было его уязвить, лишь бы имелись для этого какие-либо морские силы, будь то отдельные эскадры или вспомогательные крейсеры.

Из изложенного видно, что по теории абсолютное владение морем немыслимо. Но на практике мы сможем говорить о наличии владения морем уже в случае, если нам удалось воспрепятствовать выполнению неприятелем таких помех нашим морским сообщениям или операциям, которые могут иметь решающее значение на исход войны и нарушить правильное использование противником его собственных коммуникаций для его собственной морской торговли и собственных его операций. Другими словами, мы будем владеть морем в совершенно достаточной для практики степени в том случае, когда противник уже не может с успехом уязвлять наши экономические и военные пути сообщения на море и в такой же степени пользоваться и защищать — свои собственные. При составлении оперативного плана следует поэтому установить, в какой степени мы владеем морем в изложенном смысле, на каких морских театрах следует стремиться к его достижению (будь то постоянное или временное владение морем) и на каких от него можно отказаться. В этом отношении в последней

войне англичане не обнаружили большого стратегического понимания, не уяснив себе своевременно и не пытаясь достичь владения на Балтийском море и в турецких водах. По этой причине германское владение на Балтийском и Черном (?—*Ред.*) морях оставалось почти неоспариваемым до конца войны и являлось важным фактором на германской стороне для возможности продолжать войну. Более того, даже в водах, непосредственно окружающих Британские острова, английскому флоту, после начала германской подводной войны, не удалось полностью удерживать постоянное владение морем. Виною тому было уклонение английского флота от решительного сражения. Таким образом создалось оригинальное положение: после уничтожения германских крейсеров-стационеров английский флот, правда, обладал владением морем на всех океанах, но принужден был в своих отечественных водах бороться за это владение до конца войны. В общем случае противник, сильнейший благодаря своему более благоприятному географическому положению и превосходству в силах, пойдет другой дорогой, чем шла Англия в последнюю войну. Такой противник не только установит действительную военную и торговую блокаду противника, довольствуясь в остальном обеспечением собственных дальних экспедиций по морским коммуникациям, но попытается достичь быстрого, решительного результата путем эскадренного боя, тем самым превращая спорное и временное владение морем — в бесспорное и постоянное. Но и слабейший никогда не сможет отказаться от борьбы за хотя бы местное и временное владение морем, если оно имеет жизненное значение для ведения войны. Однако он будет избегать решительного боя, проявлять медлительность и ограничиваться лишь приданием спорного характера использованию владения морем сильнейшим; всё это — при условии наличия у него перспектив на улучшение обстановки на море, путем ли усиления его морских сил вновь построенными судами, или путем операций против неприятельских военных и торговых морских путей, или наконец путем присоединения союзников. Если для проведения подобных операций превосходство противника будет слишком велико, то слабейшему придется удовольствоваться обеспечением своих важнейших или хотя бы только местных военных и экономических морских сообщений; но и тогда он не должен терять надежды, что случайности войны (а может быть развитие новых и неожиданных боевых средств и методов) позволят ему вскоре перейти к активным операциям.

ГЛАВА ПЯТАЯ.

МЕТОДЫ ЗАВОЕВАНИЯ ВЛАДЕНИЯ МОРЕМ.

I. ДОСТИЖЕНИЕ РЕШИТЕЛЬНОГО РЕЗУЛЬТАТА ПУТЕМ БОЯ.

Какова бы ни была природа той морской войны, которую нам приходится вести, окончательный успех неразрывно связан с достижением владения морем и с его использованием. Лучшим средством для достижения владения морем и окончательного его удержания, естественно, является уничтожение неприятельского флота в решительном сражении. Рано или поздно — всё равно такое сражение неизбежно, и чем раньше оно произойдет, тем это обычно лучше для общей обстановки. Эта мысль настолько ясна, а аксиома, гласящая, что целью своего флота является флот неприятельский, настолько очевидна, что, казалось бы, дальнейшее обсуждение их здесь излишне. И всё же как-раз мировая война явила нам странное зрелище: за неслыханным в истории накоплением сил на обеих сторонах — не последовало решающего сражения. Из этого видно, что на пути к осуществлению принципа сокрушения Наполеона или Мольтке, который мы желали бы признать действительным и для морской войны, встают на море препятствия, незнакомые ведению войны на суше. Действительная ценность принципа сокрушения состоит в том, что в сухопутной войне всегда возможно заставить неприятельскую армию принять бой, лишь бы были налицо воля и потребные для того вооруженные силы. На море же мы стоим перед лицом факта, иногда ускользающего даже от внимания профессионалов-моряков: невозможно нанести решающего удара, если противник желает от него уклониться и для этого укрывается под защиту укрепленной базы. Там противник остается недостижимым для неприятельских морских сил, если последние не имеют возможности получить помощь сухопутной армии для атаки этой базы с суши. Флот исчезает с театра военных действий, как фигуры с шахматной доски, но сохраняет способность, несмотря на это, в любое время,

как только исчезнет опасность атаки, снова появляться и проявлять деятельность. При таком способе действия противника, нападающий становится перед трудно разрешимой дилеммой. Ему не помогут ни его численное превосходство, ни воля к победе, ни даже осознанная необходимость добиться решения; он видит свое наступление приостановленным ранее, чем он вообще успел войти в соприкосновение с противником.

Англии было суждено сделать это открытие еще во время войн против Нидерландов, причем оно последовало непосредственно и неизбежно за успешным вначале применением принципа уничтожения генералами Кромвеля, которые переняли его от сухопутной войны и перенесли на морскую войну. Во всех трех войнах против Нидерландов объектом являлась неприятельская торговля, и все-таки, уже после первой кампании, Монк и Руперт поставили своею целью вместо торговли — неприятельский линейный флот. Но в последних фазах войны, когда англичане уже достигли превосходства в силах, метод этот начал изменять: голландцы теперь придерживались своих берегов, где они или находились вне досягаемости, или во-время боя имели достаточное число лазеек, чтобы предотвратить решающий удар. Они приняли оборонительный образ действий, против которого англичане в первое время оказались бессильными, — в особенности когда голландцы, правильно поняв истинную природу обороны, часто переходили к коротким ударам, как только представлялась благоприятная возможность. На английской стороне вскоре было понято, что голландцев теперь уже невозможно уязвить прямым путем операций против их флота; что необходимо применить особое стратегическое средство давления, которое воспрепятствовало бы противнику дальнейшее применение обороны, выманило бы его из баз и принудило бы к принятию решения. Средство, которое избрали англичане, состояло в угрозе голландской торговле, с целью поставить неприятеля в положение, в котором ему угрожала бы потеря либо торговли, либо флота, а по возможности и того и другого, и которое во всяком случае заставило бы его принять решение. Таким образом, чем больше становилась первоначальная склонность англичан, вместе с ростом их численного превосходства, добиваться решительного боя, тем менее они этого достигали вследствие оборонительного образа действия голландцев; поэтому они оказались вынужденными перейти к косвенному методу морской войны, который считался уже отвергнутым и устаревшим. То, что звучит парадоксом,

подтверждает опыт: в морской войне нет возможности непосредственно и пользуясь методами, схожими с применяемыми в сухопутной войне, заставить противника принять решение, если он желает уклониться от этого. В таком случае требуется особое стратегическое средство давления, чтобы выманить противника из его пассивности.

В приведенном примере таким средством являлось нападение на неприятельскую торговлю. Во время мировой войны стратегические средства давления, применявшиеся для достижения отказа английского флота от обороны и принятия им боя, неоднократно видоизменялись по мере хода событий — от обстрела побережья до угрозы путям перевозки английских сухопутных войск на материк и нападений на английскую морскую торговлю.

Война началась разочарованием для германского флота: против ожидания неприятель, повидимому, не был склонен подвергать себя атакам в ближайших к Германской бухте районах. Но представления о том, в чем состоят действительные стратегические сплетения, какие средства давления следует применить, чтобы извлечь противника из-под верной защиты его удаленных баз в достижимую близость наших морских сил, — имелись лишь в неясном в туманном виде. Поэтому все операции Флота Открытого Моря вплоть до 1916 г. имели характер нащупывания, расплывчатости. Верные сами по себе мысли проводятся без всякой последовательности; они прерываются в тот момент, когда успех уже близок; операции предпринимаются без всякой связи с событиями на западном фронте, в Средиземном море, в Тихом и Атлантическом океанах; *в них отсутствует всякая связь с общей стратегической обстановкой.* Любая из операций ставилась лишь в большей или меньшей степени в зависимость от вопросов тактики: допускают ли состояние погоды, фазы луны и боевая готовность выполнение ее в момент, избранный почти исключительно на основании этих же факторов, вместо того, чтобы исходить из ясного понимания стратегических зависимостей.

Даже и сами отдельные операции не имели внутренней связи между собою; ожидаемые результаты одной операции не использовались, как основание для немедленного проведения второй; отдельные операции имели слишком малую установку на разведку поведения и намерения противника. Конечно, полководец не может знать все наперед, и, по словам Наполеона, главными его качествами являются память и вдохно-

вение; но именно поэтому необходимо задним числом исследовать причины и следствия операций последней войны, чтобы из них создать для будущего образы и представления.

Уже первая наступательная операция — посылка десяти подводных лодок на север против Grand Fleet'а — возымела эффект, который нам и не снился. Она повлекла за собою немедленный уход английского линейного флота из Северного моря в Атлантический океан, так что восточный берег Англии и вход в Английский канал (последний—Ахиллесова пята Англии) остались беззащитными для атак нашего флота. А в то время обеспечение перевозки войск через Канал составляло основную заботу английского адмиралтейства. Отсутствие какой бы то ни было деятельности германского флота лишь увеличивало нервность британского руководства войной. Каждый день промедления увеличивал вероятность германского контр-удара. В конце концов в Англии стали думать, что может быть германский флот предпримет операцию против тыловых коммуникаций британской армии лишь при перевозке последних эшелонов сухопутных войск или даже подготовляет вторжение в очищенную от войск Англию.

Находясь в таком настроении, английское адмиралтейство однако вскоре побороло боязнь перед подводной опасностью. Поэтому каждый раз, когда через Английский канал перевозились большие эшелоны сухопутных войск, адмиралтейство переходило к более тесному охвату Германской бухты; таким образом временами, почти в соответствии с представлениями, сложившимися у германского морского генерального штаба, кольцо английских морских сил простиралось от Тершеллинга до Хорнс-Рифа, так что почти можно было говорить о тесной блокаде, весьма пригодной для германских контр-ударов.

Однако на германской стороне всё оставалось спокойно: не были поняты ни значительность стратегической связанности английского флота, вследствие необходимости обеспечивать перевозки войск, ни вытекавшие из нее возможности для боя вблизи германского побережья. Между тем на сухом пути события перегоняли друг друга. По мере победоносного продвижения германских войск, союзникам пришлось эвакуировать Булонь, Калэ, Дюнкирхен, Остенде и Зеебрюгге; главные пути перевозки войск временно были перенесены из Гавра в Шербург и в конце концов даже в С.-Назер. Но затем попытка освобождения Антверпена снова потребовала высадки войск

во фландрских портах. В течение этого периода оперативные планы на германской стороне эволюционировали в совершенно другом направлении. Вне прямой связи с событиями на суше и в Английском канале, эти однобокие планы были рассчитаны исключительно на нанесение потерь Grand Fleet'у и связывали подводные и заградительные операции против английского, шотландского и ирландского побережий с широкой наступательной операцией германских линейных крейсеров против английской дозорной линии у северного выхода из Северного моря. Операция эта должна была одновременно служить и оживлением духа активности во флоте, тяжело страдавшем из-за навязанной ему пассивности.

Входить в подробности вышеуказанной операции мы считаем здесь излишним, — тем более, что она осталась невыполненной. При ее разработке было упущено, что связанность неприятельских морских сил, с целью заставить их принять бой в выгодных для нас условиях, достигалась гораздо легче и вернее путем помехи английским транспортам с войсками или хотя бы лишь путем угрозы им. Действительно, в то время единственным стратегическим средством давления, которым располагал германский флот для достижения боя, являлась угроза британской позиции в Канале; другое, может быть более действительное, средство — угроза неприятельской торговле — было вовсе неприменимо из чрезвычайно невыгодной позиции германского флота в Германской бухте.

Несомненно, такого рода угроза со стороны моря британской позиции в Английском канале не должна была бы являться самоцелью, и прав был германский морской генеральный штаб, предвидевший больше вреда, чем пользы, от выхода германского Флота Открытого Моря в устье Канала для действия против перевозок английских сухопутных войск. Однако, как теперь можно считать установленным, уже одно многократное появление германских эскадр у входа в Канал, с одновременным оттеснением чрезвычайно слабых местных сторожевых сил, было бы достаточно, чтобы нарушить кажущуюся сдержанность английского флота. Таким образом, по терминологии фехтовальщиков, выходы германского флота к Каналу явились бы действительными „обманами“ (Finte), чтобы скрещением клинков достичь решительного удара.

При нервности противника, повышенной в то время вследствие непредвиденных событий на сухопутном театре, такой, подобный фехтовальному „обману“, выход германского флота в сторону Канала несомненно повлек бы за собою поспеш-

ные мероприятия неприятеля и с большою степенью вероятности привел бы к контр-удару, а значит и к принятию решительного сражения в не слишком большом удалении от наших баз. Теперь уже не подлежит сомнению, что до самого конца 1914 г. германский флот, при действии в вышеуказанном смысле, мог бы с достаточной степенью вероятности добиться боя на линии Тершеллинг — Хорнс-Рифф в столь выгодных условиях, которые позднее уже не повторялись. При таких обстоятельствах следует пожалеть, что стратегическое значение средств для оказания давления, состоявших в угрозе британскому положению на Канале, своевременно не было в достаточной степени оценено на германской стороне, а также что это средство не упоминается в оперативном приказе для Северного моря. После германского отступления на Эн и падения Антверпена, на западном фронте начался „бег к морю". В это время и для британского морского командования чрезвычайное значение имело разрешение вопроса — удастся ли удержать линию Изера или следует считать неизбежным германский прорыв к Калэ и Дюнкирхену. Англичане утверждают, что, благодаря введению в действие морской артиллерии их кораблей, им удалось удержать ньюпортские шлюзы и тем самым решить бой в свою пользу. Исходя из этого факта, они совершенно определенно считались с неизбежностью выступления германских морских сил в момент приостановки сражения на Изере; этого выступления можно было ожидать с еще большею вероятностью после гибели 26 октября первого английского линкора-дредноута „Audacious", ставшего жертвою германских мин. По собственным словам адмирала Джеллико, вследствие этой потери и выбытия из строя для ремонта еще 5 линкоров он располагал лишь 22 вполне боеспособными линейными судами.

Если вообще могла быть речь о решительном использовании германского флота, то момент для такого использования наступил именно тогда, во время апогея сражения при Калэ. Этот период опять показал степень незначительности стратегической связи между нашими напряжениями на суше и на море. Лишь после того, как бои на Изере получили свое разрешение, состоялась 3 ноября первая крупная операция германского флота.

С победой англичан и их союзников в Ипрском сражении, конечно, изменилась и морская стратегическая обстановка. Когда борьба за Калэ завершилась германской неудачей, когда

фронт союзников во Фландрии и Франции оказался установленным и позиция на Английском канале окончательно обеспеченной за ними, тогда английский флот уже не имел повода подвергаться риску за эту позицию. Но и тогда в распоряжении германского флота оставалось еще достаточно средств для оказания давления, с целью добиться решительного сражения, — была бы только налицо необходимая для этого серьезная воля. Следовало бы лишь, вместо угрозы позиции на Канале, применить угрозу самому восточному побережью Англии. Дальнейшие события действительно показали, что почти каждое предприятие германского флота против восточного побережья Англии действовало в качестве наиболее сильной приманки и почти каждый раз давало повод к отказу англичан от обороны и к подставлению их морских сил под германский удар.

Правда, во время первого обстрела Ярмута, предпринятого германскими линейными крейсерами 3 ноября 1914 г., большая часть английского флота была изгнана из Северного моря германскими подлодками и находилась у северо-западного побережья Шотландии, без возможности выступления, причем командующий флотом адм. Джеллико принимал в это время участие в заседании кабинета министров в Лондоне. К тому же линейные крейсеры „Inflexible“, „Invincible“ и „Princes royals“ были в то время изъяты из состава флота и посланы в Южную Америку и в Галифакс, что являлось следствием победоносного выступления эскадры графа Шпее. Кроме того 5 линкоров были небоеспособны, и таким образом Джеллико временно располагал лишь 18 линейными судами.

При таких обстоятельствах, внезапное появление германских линейных крейсеров так близко от английского побережья, считавшегося неприступным, произвело громадное впечатление. В нем опять видели только прелюдию к германским морским операциям большого масштаба против Английского канала, охранявшегося лишь старыми линкорами типа „Маджестик“. Но в виду того, что за первой операцией не последовала вторая, британское адмиралтейство смогло удовольствоваться перенесением базирования III эскадры линкоров (состоявшей из кораблей додредноутского периода) и III эскадры крейсеров из Скапа-Флоу в Розайт. С другой стороны, события 16 декабря 1914 г. дают лучшее доказательство, что обстрелы укрепленных пунктов восточного побережья Англии являлись достаточным средством давления для нарушения сдержанности неприятельского флота и для подведения его к сражению. В этом случае, после

проявления первых признаков намеченной германской операции против восточного побережья Англии, английское Адмиралтейство дало распоряжение о немедленном выходе II эскадры линкоров, линейных крейсеров и соответствующих легких сил из Скапа-Флоу и Кромарти — на юг. Приказом британского командующего флотом этим морским силам было указано к утру 16 декабря собраться на линии между устьем реки Гумбер и островом Гельголанд, в 180 милях от последнего.

Как оказалось впоследствии, эта „выжидательная" позиция английских морских сил отстояла лишь на 30 миль от пункта „приемной" позиции обеспечивающих германских главных сил, к которой стремились в это же время германские линейные крейсера, обстрелявшие на рассвете двумя группами Скарборо и Гартлепуль.

К сожалению, командующий германским флотом почувствовал себя тогда связанным ограничивающими пунктами оперативного приказа и неполностью придержался своего первоначального плана; по причине ночной атаки эскадренных миноносцев он преждевременно повернул. Иначе утром 16 декабря, в районе указанных позиций, само собою произошло бы боевое столкновение большого масштаба, при котором германский флот располагал бы значительным превосходством в силах. То обстоятельство, что с самого начала вышли в море не все эскадры английских линкоров, объясняется тем, что на английской стороне считались лишь с операцией крейсеров, а не с выступлением всего германского флота. По получении первых тревожных известий об обстреле побережья, в море, на юг, вышел также и адмирал Джеллико с главными силами; несмотря на то, что он ни на один момент не приближался на дистанцию менее 250 миль к выдвинутым вперед силам, все же не подлежит сомнению, что он, хотя и слишком поздно, всё же серьезно искал боя. Для него казалось совершенно невозможным упустить противника, которому впервые после эпохи Рюйтера удалось, по английскому выражению, „умертвить английские войска на английской земле",— упустить его, не сделав хотя бы запоздалой попытки вступить с ним в бой.

Стратегическое влияние германской операции заходило так далеко, что серьезно обсуждался вопрос о переносе базирования Grand Fleet'a, с входящими в его состав крейсерами и эскадренными миноносцами, в устье Гумбера или Темзы, чтобы своевременным появлением предотвратить повторение „столь унизительных обстрелов английского восточного побережья".

Фактическое влияние органичилось лишь переносом базирования линейных крейсеров из Скапа-Флоу в Фирт-оф-Форт, где они оставались до конца войны.

С началом нового германского наступления на море, весною 1916 г., повторилась та же форма выманивания английского флота, с все более отчетливо выраженным намерением достичь боя; при этом германское морское командование шло даже на то, что, при смелости принятого метода и в случае неудачи воздушной разведки, дело может дойти до боя в непосредственной близости к неприятельскому побережью. Нельзя сказать, чтобы для флота, уступавшего по численности противнику, последнее обстоятельство было благоприятным условием к достижению успеха.

Принятый план состоял в следующем: германские линейные крейсеры, сопровождаемые соответствующими легкими силами, обстреливают на рассвете 25 апреля важные в военном отношении постройки Ловестофта; остальные соединения Флота Открытого Моря одновременно занимают „приемную“ позицию в расстоянии около 25 миль к западу от пловучего маяка Хаак. В случае если бы противник пожелал пойти на это „выманивание“, то ему, по мнению германского морского командования, надлежало бы устремиться в направлении на Тершеллинг, чтобы преградить путь возвращения германским силам. В таком случае водный район, окружающий голландские острова и столь благоприятный для принятия боя, стал бы фокусом событий.

Для германского флота могла даже представиться возможность охватить неприятельские соединения, направлявшиеся из Хуфдена и вряд ли состоявшие из одних только легких сил, с двух сторон, с юга—линейными крейсерами и с севера—главными силами. Во исполнение этого намерения германские морские силы вышли в море около полудня 24 апреля. Вследствие прекрасной организации службы разведки адмиралтейство узнало об этом уже в 9 часов вечера. Адмирал Джеллико тотчас же приказал сосредоточенному флоту следовать навстречу неприятелю. Если адмиралтейство вначале считалось только с демонстрацией, то в течение последующих часов оно убедилось в серьезности положения. В Ирландии в это время дело дошло до открытого выступления повстанцев; Дублин находился в руках синфейнеров; казалось, что это движение поддерживается германским Флотом Открытого Моря (боевая готовность которого была известна) путем операции против английского восточного побережья.

Адмиралтейство считало угрожаемыми не только опорные пункты в Ярмуте и Ловестофте; оно считало вполне возможным, что, несмотря на наличие минных полей в Дуврском проливе, значительные германские морские силы прорвутся в Английский канал и окажут помеху пересекающим последний тыловым коммуникациям английской армии. Дальнейшим объектом атаки являлось, по мнению английского адмиралтейства, громадное скопление судов, образовывавшееся каждую ночь на рейде Даунс[1]; эскадра, замыслившая атаку этого скопления и решившая без всякого сожаления использовать по нему свою артиллерию, могла бы уничтожить в течение нескольких часов сотни торговых судов. Последствия такой операции для подвоза в Англию съестных припасов, сырьевых продуктов и всевозможного военного снабжения были бы неисчислимы. Однако это еще не всё. По мнению адмиралтейства, неприятель мог иметь намерение заградить потоплением брандеров входы в порты французского побережья, важные для снабжения армии. Наконец, у англичан всплывало старое опасение: выступление германского флота могло иметь целью прикрытие десантной операции, причем высадка десанта, предусмотренная между Ньюпором и Дюнкирхеном, была бы направлена в тыл морскому флангу армии союзников. Последняя мысль отнюдь не считалась фантастической и весьма серьезно рассматривалась английским сухопутным командованием, имевшим в виду большое скопление баржей во фландрских базах; английское адмиралтейство, напротив, всегда уверяло, что все подобные попытки были бы с самого же начала обречены на неуспех. Всё же каждый выход германского флота в операцию в направлении Английского канала давал снова и снова чувствовать все недостатки удаленности базирования Grand Fleet'а. Таким образом, для того чтобы добиться немедленного выхода на юг всего английского флота, опять достаточно было германского выступления, — что мы и хотели здесь доказать. Успешно выполнив обстрел побережья, германские линейные крейсеры оказались в полдень 25 апреля к северу от Тершеллинга, в расстоянии лишь 45 миль от британских линейных крейсеров, а германские главные силы — в непосредственной близости от линейных крейсеров противника. Бой не состоялся лишь потому, что английское адмиралтейство своевременно отозвало свои силы, в виду невозможности для британских

---

[1] При западном входе в Английский канал. — *Е. Ш.*

главных сил быть во-время на месте и принять участие в боевом столкновении.

Главные силы противника, в ожидании германской операции, крейсеровали уже 23 апреля в районе между Хорнс-Рифом и Скагерраком и к моменту начала этой операции только-что вернулись в свои базы для пополнения запасов топлива. Только по этой причине задержался их выход и следование на юг, и английскому адмиралтейству пришлось вновь, против своего желания, отказаться от решительного сражения. Это решение не могло быть легким для адмиралтейства: ведь германский флот уже в третий раз давал доказательство видимой невозможности для английского флота воспрепятствовать германским атакам на восточное побережье Англии или хотя бы заставить нападающего принять бой при его отходе. Общественное мнение было настолько возбуждено, что дело почти дошло до министерского кризиса; адмиралтейство увидело себя вынужденным, путем особых мероприятий, вновь подкрепить потерянное доверие общественности к британскому флоту. Дальнейшим следствием германской операции явился перенос базирования V эскадры линейных кораблей из Скапа-Флоу в Фирт-оф-Форт и III эскадры линейных кораблей и III эскадры крейсеров — даже в устье Темзы. Отсюда видно, что стратегическое влияние обстрела Ловестофта вполне совпадало с намерением адмирала Шеера: извлечь английский флот из его стратегической обороны и даже заставить его произвести разделение сил, благоприятное для германских намерений. Для хода доказательства в конце концов безразлично то, что вследствие ряда случайностей дело снова не дошло до сражения. Самый метод каждый раз вновь оказывался настолько действительным, что адмирал Шеер решил использовать то же самое средство оказания давления при ближайшей операции, намеченной на конец мая месяца.

В то время на германской стороне предполагали, что базирование английского флота распределено между портами северного побережья Шотландии, Английского канала и реки Гумбер. Поэтому оперативный план предусматривал появление германских линейных крейсеров, совместно с прикомандированными к ним легкими силами, на рассвете подлежащего еще назначению дня перед Зудерландом, для обстрела важных в военном отношении сооружений этого города, чтобы тем самым побудить неприятеля к выдвижению своих сил. Для атаки последних I и II эскадрам и остающимся легким силам предстояло занять позицию между Доггер-Банкой и рекой Гумбер.

В операции должны были участвовать также и все наличные подводные лодки и дирижабли. Было совершенно ясно, что операция, ведущая в столь непосредственную близость неприятельских главных баз, могла удаться слабейшему по численности флоту лишь в случае обеспечения его от слишком больших неожиданностей действительной воздушной разведкой. Поэтому, когда последняя, вследствие условий погоды, оказалась невыполнимой, пришлось в последний момент менять объект атаки. Место намеченного обстрела побережья заступил поиск против единственного достижимого из Германской бухты участка морских путей в Скагерраке, и этот поиск привел наконец к сражению, к которому германский флот стремился уже не раз.

Операция против Зундерланда была лишь отложена; выполнение ее все-таки состоялось 19 августа 1916 г., и в этот раз угроза атаки побережья вновь достигла своей цели. Опять английский флот вышел в море почти одновременно с германским, чтобы из точки, отстоявшей на 60 миль к востоку от Ньюкастля, атаковать нападающего или перед обстрелом, или после него и преградить ему обратный путь к его базе. В этот раз англичанам впервые удалось перехватить германский флот на пути к объекту. Уже вскоре после полудня, расстояние между обоими флотами достигало лишь 45 миль, и на английских линейных судах уже развевались сигналы о разделении огня, когда незадолго до обнаружения неприятеля германские эскадры вдруг устремились на юг, вследствие ошибочного донесения дирижабля, сообщившего, что неприятельские силы находятся не на севере, а на юге. Тем самым германский флот, против своей воли, удалился от действительного местонахождения своего противника настолько, что сражения не состоялось. Для нашего рассуждения достаточно установить факт, что в каждом случае (за исключением первого обстрела Ярмута) операции против английского восточного побережья вызывали на сцену британский флот. Из этого можно вывести поучение, что подобный метод во многих случаях явится достаточным стратегическим средством давления для того, чтобы вывести противника из состояния стратегической обороны (даже если он склонен к последней) и заставить его полностью использовать свой флот в контр-ударе.

Если этому методу суждено было в мировой войне увенчаться действительным успехом лишь один раз, то это зависело, с одной стороны, от случайностей, а с другой — от причин, перечисленных в начале настоящей главы: от ощущав-

шегося в начале войны отсутствия решительности в выполнении операций, отсутствия взаимной связи отдельных операций с общей стратегической обстановкой и недостаточно частой их повторяемости — т. е. необходимейших предпосылок для успешности такого метода.

Стратегическое средство, которым Англия с своей стороны хотела заставить германский флот принять бой, при неблагоприятных для него обстоятельствах и вдали от его баз, состояло в отторжении Германии от мировых морских путей помощью блокады. Когда это средство оказалось недостаточно действительным и обстановка временами требовала более срочных решений, чем можно было достичь медленно действующей блокадой, то англичане неоднократно взвешивали возможность применения других мер давления, действующих более непосредственно. Однако использование их каждый раз откладывалось.

Наиболее смелый из этих планов — разработанная лордом Фишером операция прорыва английских сил в Балтийское море — так и не получил осуществления, несмотря на то, что к выполнению судостроительной программы, составленной с расчетом на неё, было приступлено уже в 1914 г.

Позднее, в качестве довода против этого проекта, приводился предостерегающий пример крушения дарданелльской операции; наконец существовало опасение, что за вторжением крупных английских морских сил в Балтийское море непосредственно последует занятие датских островов Германией, вследствие чего эти морские силы могут оказаться отрезанными от своих баз.

Другой оперативный замысел лорда Фишера, составленный на случай необходимости вести наступательные операции, ставил своей целью распыление сил противника между Северным и Балтийским морями, для обороны его берегового фронта. Для этой цели Фишер предполагал захватить один из островов Северного моря в качестве базы для гидросамолетов и подводных лодок, или же попытаться заградить устья германских рек затоплением брандеров или постановкою мин. Доводом против захвата острова являлась невозможность удержать его при обстреле с материка тяжелой артиллерией с ее всё увеличивавшейся дальностью и пробивною силою; кроме того нехватало сухопутных войск для высадки десанта. С другой стороны, заблокирование устьев германских рек потребовало бы такого значительного числа судов, какое невозможно было предоставить вследствие нехватки в тоннаже,

вызванной действием подводной войны. Кроме уже перечисленных доводов, против вторжения в Балтийское море говорило еще то обстоятельство, что, при наличии боеспособного германского флота и растущего влияния подводных лодок и мин, нельзя было бы гарантировать надежность снабжения прорвавшихся сил. Поэтому Англия сохранила прежний метод, тем более, что стремление к непосредственному решению путем эскадренного боя должно было существовать в большей степени на германской стороне.

Когда же, почти полтора года после начала мировой войны, великое событие всё же совершилось в виде сражения у Скагеррака[1], ожидавшегося миром непосредственно после объявления войны, то внезапный удар явился столь большою неожиданностью, что в обществе стали распространяться самые нелепые утверждения о причинах, будто бы приведших к встрече двух наиболее мощных флотов мира.

Это происходило потому, что в морской войне действительные стратегические взаимодействия не столь ясно выступают и более скрыты для непосвященного глаза, чем в сухопутной. Поэтому это событие и до сих пор, и даже в кругах специалистов, часто рассматривается в качестве случайной встречи, случайного сражения, несмотря на то, что стратегические условия, вызвавшие его, в настоящее время совершенно ясны.

Сражение это явилось результатом наступательных операций Флота Открытого Моря, предпринимавшихся начиная с весны 1916 г., против которых английское адмиралтейство не могло далее держаться пассивно, особенно после возобновления обстрелов английского побережья и при наличии до крайности возбужденного общественного мнения. К этому добавлялось возраставшее недовольство союзников, особенно России, сдержанным образом действия английского флота. Всё более и более настойчивые представления делались Россией в том направлении, что сопротивление ее армий может оказаться сломленным в том случае, если не удастся ликвидировать германское владение Балтийским морем, чтобы создать возможность в достаточной мере снабжать Россию военными материалами. Для этого, по мнению России, необходимо было добиться смычки морского фронта союзников на севере, следствием чего могла бы явиться сознательная совместная работа союзных флотов на Балтийском море.

---

[1] Ютландское сражение. — *Е. Ш.*

По английским воззрениям, единственным путем для достижения вышеуказанных результатов являлось решительное сражение на Северном море. Поэтому следовало побуждать германский флот к всё более и более дальним наступательным операциям из его баз и в конце концов заманить его в ловушку. Таким образом, и в Англии теперь более склонялись к необходимости искать боя на Северном море, чтобы при благополучном его исходе завоевать владение и Балтийским морем — т. е. добиться цели, в сущности представлявшей жизненное значение только для союзников, в особенности для России, но не для самой Англии; поэтому приходилось предварительно взвесить на фоне жизненных интересов Англии связанный с таким боем риск.

Всё же Англия не хотела теперь, при наличии благоприятных условий, отказываться от боя. Стратегическое напряжение таким образом начинало повышаться, но особенное обострение оно получило вследствие создавшейся обстановки на немецкой стороне. Надежды на Верденское наступление не оправдались. Только-что начатую неограниченную подводную войну пришлось приостановить по истечении одного месяца, под давлением политической обстановки. Известие об этом адмирал Шеер получил во время возвращения из операции по обстрелу Ловестофта. С прекращением подводной войны отрезался единственный путь к достижению решения помощью оказания давления на морскую торговлю. Вследствие этого оперативное стремление морского командования должно было — само собою, еще больше, чем прежде — итти по пути искания решения помощью сражения; особенно побудительным обстоятельством для этого служило также освобождение большого числа подводных лодок, занятых до тех пор операциями против морской торговли.

Мы имеем здесь случай, когда на обеих сторонах имелась воля к сражению, пусть даже обусловленная более настоятельной необходимостью на немецкой стороне, чем на английской; из такого обострения стратегической обстановки все дальнейшие события проистекали закономерно, а отнюдь не случайно. Доказательством этому служит весьма своеобразная полная одинаковость и одновременность оперативных действий обеих сторон.

Германские намерения предусматривали появление германских линейных крейсеров совместно с быстроходными разведывательными силами в Скагерраке, чтобы путем ведения

войны против морской торговли побудить англичан выслать вперед свои эскадры. Последние предполагалось затем навести на германские главные силы, следовавшие непосредственно за крейсерами.

Английские намерения состояли в следующем: одна эскадра линейных кораблей и две эскадры легких крейсеров должны были появиться перед Скагеном, чтобы отсюда проследовать через Каттегат до северных выходов из Большого Бельта и Зунда; этим самым предполагалось побудить германцев, до тех пор выходивших для контр-удара при каждой английской атаке, выдвинуться с крупными силами из Германской бухты на север. При этом рассчитывалось, что эти неприятельские силы будут перехвачены остальными эскадрами линейных кораблей и флотом линейных крейсеров, занимавших с этою целью выжидательную позицию между Хорнс-Риффом и Доггер-Банкой.

На основании этих оперативных намерений, германским морским силам предстояло появиться у Скагена 31 мая, английским — 2 июня, причем и тем и другим — с намерением выманить противника. В виду того, что германская наступательная операция последовала ранее, чем английская, начальная инициатива и желанный успех оказались на германской стороне. Результат известен, и если он не привел к полному решению, то это в конце концов зависело от того обстоятельства (не говоря о причинах тактических и использования оружия), что стратегическая цель, имевшаяся англичанами в виду — овладение Балтийским морем, — в то время не стоила для них полного использования своего флота с риском его потерять.

В остальном наша судьба в мировой войне подобна судьбе англичан в войнах с голландцами, указанных в качестве примера в начале главы. Точно так же, как тогда английские адмиралы до тех пор становились втупик перед стратегической обороной голландцев в отношении доведения войны до решительного результата, пока возврат к войне против морской торговли не был признан единственным стратегическим средством давления на голландцев для достижения тем или иным образом решения, — так и мы в мировую войну напали в конце концов на ту же мысль. Правда, вследствие нашей неблагоприятной стратегической позиции, пути мировой морской торговли оставались закрытыми для наших надводных судов (по крайней мере для нападения на объекты решающего

военного значения), но их место заступила независимая от английской блокады подводная лодка, чтобы осуществить новыми методами старую мысль об использовании владения морем.

Чем сильнее фактически уязвлялись английские интересы подводной войной против морской торговли, тем настоятельнее становился перед англичанами вопрос — где искать устранения подводной опасности: в решительном ли сражении, в атаке ли германских баз, или же в заключении нового союза для привлечения новых сил против грозящей опасности собственного поражения.

Таким образом, с ростом потерь англичан от подводных лодок одновременно возрастали возможности новых сражений между главными силами (эта взаимная связь весьма часто упускалась из виду, особенно не-специалистами). С другой стороны нас, более нуждавшихся в решении, чем англичане, стратегическая оборона последних естественно и вызвала в конечном итоге к применению наиболее острой формы войны против морской торговли — к неограниченной подводной войне. Подобные же взаимоотношения можно найти, как уже указывалось, и в ходе англо-голландских войн.

То обстоятельство, что подводная война в конце концов оказалась недостаточной для понуждения англичан, вопреки нашим ожиданиям, к стратегическому наступлению, зависело от привлечения ими, в противовес потерям, нового союзника с неограниченными вспомогательными средствами; правда, тем самым приобретался и маложеланный участник в разделе плодов победы.

Дальнейшим стратегическим средством давления для побуждения противника к исканию решения является угроза вторжения на его территорию. Вторжение, т. е. перевозка германских войск в Англию, казалось нам, до полного завоевания нами владения морем, настолько невозможным, а вероятность признания его англичанами за выполнимое — настолько незначительной, что действительность угрозы вторжения вовсе не признавалась в качестве стратегического средства давления. Однако, по заявлению английского главнокомандующего, обеспечение Англии и ее доминионов от вторжения не только составляло основу оперативного плана, но, более того, с вероятностью его выполнения считались в Англии, в течение длитель-

ного времени мировой войны, даже специалисты. Еще 3 августа 1914 г. французскому послу было заявлено, что не может быть и речи об обещании послать во Францию британский экспедиционный корпус (или хотя бы часть его), вследствие наличия громадной ответственности у Англии за ее доминионы и необходимости учитывать оборону метрополии от угрожающего вторжения. Когда же англичане все-таки приступили к перевозке экспедиционного корпуса во Францию и не встретили противодействия с германской стороны, то, по Корбету, бездеятельность германского флота могла быть объяснена англичанами не чем иным, как намерением немцев обождать полного очищения островного государства от сухопутных войск, чтобы после этого нанести ему уничтожающий удар.

Вследствие этого англичане выслали 15 августа VI дивизию не во Францию, а в Кэмбридж, а Grand Fleete, перед лицом возможной попытки высадки десанта, получил приказание держаться ближе к угрожаемому району, чем ранее считалось необходимым.

Еще в конце ноября 1914 г. сэр Артур Вильсон [1], пользовавшийся величайшим авторитетом среди старших флагманов, заявил, что, по его мнению, при каждом боевом столкновении с германским флотом необходимо держать в резерве по крайней мере гарвичские силы (состоявшие из нескольких легких крейсеров и двух флотилий эскадренных миноносцев), ибо главнейшею целью германской наступательной операции является, по его мнению, переброска сухопутных войск на английское побережье. В таком случае отражение транспортного флота и составит задачу гарвичских флотилий. Этот ход мыслей, сколь непонятным он ни кажется с германской точки зрения, отрицавшей фактическую возможность операции вторжения, влиял на мероприятия британского морского командования при каждом боевом столкновении с германскими силами; в Ютландском сражении он фактически обусловил задержку Гарвичских флотилий у британского восточного побережья. Он нашел благоприятную почву в том предположении, что, потерпев неудачу в продвижении к Калэ и отказавшись от производства серьезной помехи коммуникации между Францией и Англией в Канале, германцы должны были бы взяться за другие средства для удержания английских войск в метропо-

[1] Занимал должность первого морского лорда до мировой войны; в начале войны состоял в качестве советника (in advisory capacity) при адмиралтействе. — *Е. Ш.*

лии. При подобных обстоятельствах, учитывая исторические примеры, англичанам и приходилось (как бы странно это ни звучало) постоянно считаться с возможностью вторжения или хотя бы энергичного выпада против английского побережья. В этом англичане зашли так далеко, что ставили на якорь перед портами восточного побережья старые линкоры в качестве пловучих батарей, заграждали гальваническими минами входы в порты, принимали меры к приведению в непригодность для использования неприятелем краны и прочее портовое оборудование и держали в готовности брандеры для затопления, в случае крайности, во входах в гавани.

Боязнь вторжения легко могла перейти у английского населения в паническое настроение, на что имелись некоторые основания: в целях пропаганды флота еще в довоенное время население обрабатывалось в таком направлении далеко за допустимые пределы. Тем более следует пожалеть, что эти настроения не были использованы с германской стороны хотя бы в качестве объекта угрозы. Уже одно сосредоточение транспортов и баржей в подходящем для этой цели германском порту, распространение соответствующих слухов или наконец движение демонстративной транспортной флотилии—несомненно явились бы достаточным стратегическим средством давления для того, чтобы привести британские морские силы в пределы досягаемости германского флота, а может быть даже побудить их к скороспелым поступкам.

В начале наших рассуждений мы исходили из принадлежащего морской силе свойства, заключающегося в том, что флот может отойти под защиту своей базы и сделаться тогда недоступным для нападающего. Мы однако привели соображения, что и в таком случае в распоряжении у нападающего остаются еще средства стратегического давления, чтобы заставить противника выйти из состояния сдержанности. Мы видели, что в зависимости от характера войны эти средства давления могут быть различными. Если обычно наиболее действительным из таких средств давления являлась война против морской торговли (которая в таком случае непременно должна вырасти за пределы малой войны), то нападающий, которому невозможно применить его хотя бы вследствие неблагоприятного географического положения, все же не должен терять надежды, что при использовании других средств давления он столкнется с противником.

В качестве таких средств давления мы указывали еще следующие: уязвление перевозок неприятельских войск по морским

путям, захват островов или береговой полосы, господствующих над важными операционными линиями противника, угроза высадкою десанта и в качестве особенно сильного средства выманивания противника — обстрел пунктов неприятельского побережья, заключающих важные военные сооружения. В каждом отдельном случае придется избрать то средство, которое противнику на длительный срок будет труднее вынести, чем даже риск своим флотом.

Успех будет в значительной степени зависеть от энергии и выдержки в приложении этих средств давления, но непременной предпосылкой для успешного применения такого метода является наличие собственной воли к полному использованию своего флота в решительном сражении.

Правильная оценка истинной природы стратегических средств давления и их влияния на противника требует уже сама по себе наличия величайшей осмотрительности: не всегда во время войны можно столь же просто уяснить себе стратегическую связанность флота, угроза которому требует его решительного использования, как это потом делается в процессе исторического исследования. Поэтому и в изложенном вопросе необходимо заострять свой взгляд на исторических примерах для достижения правильной оценки крупных стратегических зависимостей.

Если, в заключение данных рассуждений, мы окинем взглядом общую стратегическую обстановку во время германо-английской морской войны, то уже на этом месте исследования мы можем установить, что *при нашем особенно неблагоприятном положении бой являлся единственным средством для достижения достаточной степени владения морем, а вместе с тем и для быстрого решения, которое для нас было нужнее, чем для англичан.*

Каким образом мог достигаться бой — мы уже показали. *Где следовало дать бой — являлось безразличным для его стратегического воздействия* (это тоже своеобразная особенность морской войны и отклонение от норм, действующих в сухопутной войне).

В тот момент, когда два флота становятся друг перед другом, бросается жребий за владение всеми морскими путями и важными для них стратегическими позициями. Морское сражение доведенное до конца во время последней войны, решило бы в одинаковой мере судьбу морских путей из Гамбурга в Берген, или из Адена в Сингапур, или наконец из

Кронштадта к Темзе — безразлично, где бы это сражение ни произошло: у норвежских ли берегов или на Доггер-Банке. Победоносное сражение такого характера, т. е. сражение, в результате которого, вследствие потерь, произошло бы решительное изменение существовавшего ранее численного соотношения сил, имело бы прямым следствием улучшение нашего стратегического положения: это улучшение достигалось бы либо привлечением к нам новых союзников, либо созданием возможности насильственного расширения нашей географической базы.

При сложившейся обстановке улучшение нашего стратегического положения было возможно только путем победоносного сражения. При достижении такого улучшения свертывание английской блокадной линии было бы лишь вопросом времени, поскольку противник вообще нашел бы возможным после такого сражения итти на дальнейшие боевые столкновения, рискуя тем самым подвергнуться еще большей опасности вторжения наших войск на его территорию.

Поэтому стратегическое значение подобного сражения совершенно понятно. В этой войне, отмеченной особенно неблагоприятным для Германии неравенством географических условий, только через сражение шла для германского флота дорога к владению морем, т. е. к сокрушению неприятельской блокады, обеспечению собственной, жизненно необходимой, морской торговли и к уничтожению морской торговли противника, а тем самым — к производству воздействий, имевших решающее влияние на исход войны. Стратегическое влияние Ютландского сражения оказалось недостаточным для этой цели по той причине, что сражение это не могло быть доведено до конца вследствие неблагоприятных тактических условий; поэтому никаких существенных перемен в военной обстановке оно не произвело. Это сражение являлось лишь этапом к победе. Поражение германского флота в этом сражении привело бы к невозможности дальнейшего проведения подводной войны против морской торговли, а может быть и к потере для Германии владения Балтийским морем и, вместе с тем, всей войны.

Естественное стремление к сражению, являющемуся во многих случаях единственной или хотя бы скорейшей возможностью к достижению решения, не должно однако вести к обращению сражения в самоцель. Уже упоминавшийся нами адмирал Вильсон писал в ноябре 1914 г.: „Мечтою большинства морских офицеров повидимому является большое морское

сражение, в котором мы тем или иным способом были бы в состоянии сосредоточить все наши силы для уничтожающего удара по германцам. Но это только мечта" [1].

Этим самым адмирал Вильсон несомненно хотел выступить против ходячего, слишком поверхностного, представления о морской войне, как о ряде сражений, без всякой стратегической связи между ними. Действительно, и в прежних войнах доктрина о „сражении самом по себе" овладевала многими головами настолько, что следствием таких ошибочных представлений являлись крупные стратегические ошибки.

То обстоятельство, что именно испано-американская и русско-японская войны дают примеры для пояснения этого понятия, не представляет простой случайности: обе эти войны — войны с ограниченной целью, для которых доктрина „сражения самого по себе" таит в себе еще большие опасности, чем для войн с неограниченной целью, для которых скорее уже уместно применение теории абсолютной стратегии сокрушения. В испано-американской войне Соединенные штаты Америки взялись за оружие для освобождения Кубы от испанского владычества. Дело сводилось таким образом к войне с весьма ограниченною целью. Война эта была начата американцами операцией, имевшей целью захват территориального объекта. Они намеревались как можно скорее закрепиться на западном берегу Кубы, чтобы подать помощь восставшим. Все сводилось к тому, чтобы быстро и целесообразно действовать в этом направлении. Вследствие благоприятных географических условий риск при перевозке войска был бы незначителен, — при условии если флот строго придержится обороны и ограничится только прикрытием транспортов с сухопутными войсками. Однако американцами столь сильно владела неправильно понятая доктрина о „сражении самом по себе", что при первом известии о переходе испанской эскадры через Антлантический океан они сняли обеспечивающие силы с правильно избранной выжидательной позиции и выслали их на поиски противника для его уничтожения. Адмирал Сэмпсон получил разрешение выйти в направлении к острову Порто-Рико — вероятному месту назначения испанской эскадры, который последняя однако именно по этой причине решила избегать. В результате американцы не только прозевали испанскую эскадру, но одновременно сняли обеспечение пути перевозки сухопутных войск. Лишь благодаря чистой случай-

---

[1] Corbett, Naval operations, II, стр. 4.

ности удалось исправить сделанную ошибку. Приди испанская эскадра не в Сант-Яго, а в другой порт, имеющий железнодорожное сообщение с армией, напр. в Сиэнфуэгос или в Гавану, и вся операция имела бы для американцев другой исход. Об этом случае Мэхен пишет следующим образом в своем труде „Уроки войны с Испанией“: „Движение гаваннской дивизии на восток следует считать неудачным, и его нужно было бы с самого же начала признать за ошибку по той причине, что оно стояло в противоречии с общепризнанным военным принципом — необходимостью избегать эксцентрических движений без наличия настоятельной необходимости; не придержавшись этого правила, американцы оставили и Гавану, и Сиэнфуэгос без всякого обеспечения, несмотря на то, что задача флота именно и состояла в преграждении противнику доступа в эти порты“.

Корбет считает, что это движение, вне зависимости от игнорирования указанного Мэхеном принципа, являлось не только эксцентрическим, но и лишним и опасным. Если бы американцы ограничились сосредоточением своего флота на правильно избранной выжидательной позиции, то тем самым они не только прикрыли бы пути перевозки сухопутных войск и создали бы необходимое обеспечение блокаде территориального объекта, но и создали бы себе значительно более благоприятные возможности для побуждения испанцев к бою. Испанская эскадра была бы вынуждена или подойти к американцам, или держаться вне театра военных действий и в таком случае оставалась бы без всякого влияния на ход операций. Таким образом, здесь дело касалось чисто формального и поэтому неправильного использования наступательного военного принципа, без фактического учета стратегической обстановки. Стремление при любых обстоятельствах найти неприятельский флот и заставить его принять бой могло бы в этом случае очень легко привести к „удару по воздуху“, следствием которого, не говоря об его безрезультатности, могла явиться потеря возможности дальнейших наступательных операций, т. е. намеченного закрепления на западном побережьи Кубы путем высадки сухопутных войск.

В русско-японской войне дело обстояло иначе. Верно, что при начале операций на море японцы в известном смысле действовали непосредственно против неприятельского флота, поскольку они перенесли свою базу вплотную к Порт-Артуру. Однако намерение их при этом состояло не в том, чтобы поставить русский флот перед необходимостью принять бой

и в бою уничтожить его — надежда на такой случай была слабая, а исключительно в обеспечении путей переброски сухопутных войск, что достигалось наилучшим образом именно таким способом. Адмиралы Того и Камимура придерживались обеспечения перевозки сухопутных войск, как главной задачи, и сделали лишь одно исключение, когда из Токио поступило требование произвести активное выступление. Еще менее склонялся Того к тому, чтобы после выхода балтийского флота итти на поиски последнего, несмотря на то, что все кругом властно требовало его уничтожения. Наоборот, он удовольствовался тем, что занял выжидательную позицию (что следовало сделать и американцам во время войны с Испанией); русские неминуемо должны были наткнуться на эту позицию, если только они имели желание выполнить свое намерение. Таким способом ему удалось с уверенностью и внезапностью нанести удар всеми своими сосредоточенными силами тогда, когда настал момент для перехода от стратегической обороны к тактическому наступлению; удар этот привел к решению, оставляющему далеко за собою результаты всех морских сражений прежних лет.

Как высоко мы в общем ни ценили бы принцип, ставящий неприятельский флот в качестве главной (если не единственной) цели наших напряжений, мы должны остерегаться окостенения этого принципа в доктрину, провозглашающую его единственным рецептом для победы, без всякого учета частных случаев. Существует много случаев, когда применение этого принципа действительно обещает величайший успех, и каждый вождь предпочел бы именно этот путь безоговорочного наступления всякому другому, если бы решающим фактором было его внутреннее чувство; но бывают случаи, в которых холодный, расчетливый разум принуждает избрать другие пути.

Еще сегодня слова Дрэка, с которыми он занял позицию для отражения Армады, свидетельствуют о гордом характере этого человека. Они гласят следующее: „Государство может быть уверенным, что провидение ниспошлет королю и народу мужество и смелость, чтобы не страшиться вторжения, но чтобы найти врагов там, где они находятся“. И все же, несмотря на заявление Дрэка, окончательный успех англичан основывался на принятии адмиралтейством при отражении Армады принципа стратегической обороны и на ставшей с тех пор традиционной дислокации английского флота в западном входе в Английский канал, на ветре у неприятельского флота.

Правда, в этой войне, в случае применения наступательных операций в водах Атлантического океана, было больше шансов произвести удар по воздуху, чем позже, во время англо-голландских войн, разыгрывавшихся в ограниченных водных районах. Следуя за изложением Корбета, мы находим, что именно в англо-голландских войнах принцип превращения неприятельского флота в главную цель своих усилий развился в классическую форму. В первой войне еще господствовал старый метод нападения на морскую торговлю, лишь сопровождаемый случайными безрезультатными столкновениями морских сил. Но вскоре голландский адмирал Тромп понял ошибочность этого метода. Полученные им оперативные директивы — причинять англичанам как можно больше потерь и в то же время конвоировать свое торговое судоходство на запад — отличались столь общим характером и обе задачи казались настолько несовместимыми, что он попросил более точных инструкций. Что напр. следовало предпринять Тромпу, если бы представилась возможность заблокировать английские главные силы в их базах? Должен ли был бы он посвятить себя блокаде и обречь весь свой торговый флот в жертву какой-нибудь неприятельской эскадре, состоящей из быстроходных фрегатов, или же и в этом случае ему надлежало продолжать обеспечение конвоев? Его желания устремлялись к блокаде, но и он оказался перед слишком часто забываемой дилеммой: достижение равенства в численности еще не разрешает проблемы владения морем; поэтому он почел бы себя счастливым, если бы перед ним стояла лишь одна из двух задач: или сразиться с неприятелем, или прикрывать конвой. Своего конечного успеха над Блэком (у Денженеса, в декабре 1652 г.) он достиг следующим образом: узнав о местонахождении Блэка на рейде Даунс, он отослал обратно в устье Мааса большой конвой, охрану которого, несмотря на его протесты, ему навязали, чтобы, освободившись от всякой задержки по обеспечению торгового судоходства, совершенно определенно искать боя.

Этот неожиданный удар привел к тому, что в командование морскими силами, совместно с Блэком, вступили Монк (в то время считавшийся лучшим солдатом на английской службе) и еще другой генерал — Дин (Dean), преисполнившие флот высоко развитым военным духом Кромвельской армии. После этого, благодаря введению военных уставов и боевых наставлений, во флоте была создана основа для дисциплины и тактики, а, под впечатлением победы Тромпа и перенесенных из

сухопутной войны мировоззрений, генералы впервые провозгласили принцип, гласивший, что для сокрушения сопротивления противника и в морской войне следует первым объектом считать неприятельские морские силы, а не неприятельскую морскую торговлю, как практиковалось до тех пор.

Сами морские силы подверглись реорганизации; их состав по возможности ограничился специально построенными военными судами, составлявшими государственную собственность, с отклонением участия каперов, снаряженных частными лицами. Результатом были три сражения в следующем году. В последнем из этих сражений Монк зашел так далеко, что категорически запретил захват призов и приказал топить поврежденные неприятельские суда. Этот новый характер ведения войны на море нашел такое же выражение в трех больших сражениях второй англо-голландской войны, из которых наиболее известно четырехдневное сражение. Однако вскоре проявились преувеличения новой доктрины. Оперативная мысль настолько была обращена на бой линейных флотов, что самого использования владения морем почти не существовало. Исключительное и постоянное использование морских сил для наступательных операций вело временами к такой степени переутомления личного состава, что наступали периоды, в течение которых морские силы должны были возвращаться в свои базы. Вследствие этого голландцы получали свободу действия не только для действительного обеспечения своей торговли, но и для тяжкого уязвления английского судоходства; их контр-удары в конце концов нашли свое завершение в знаменитой операции против Ширнесса и Чатама. Все это явилось следствием слишком далеко зашедшей наступательной теории Монка. Несмотря на три больших сражения, война закончилась без решительной победы англичан: им не удалось уничтожить неприятельский флот и тем самым завоевать полное владение морем. Последнее оказалось бы возможным лишь в том случае, если бы удалось заманить неприятельский флот на большее расстояние от его баз.

Таким образом вопрос теперь состоял уже в том, как подойти к решению, а не в том, что нужно сделать главною целью ведения войны,— неприятельскую торговлю или неприятельский флот. Заставить неприятельский флот принять бой перед собственными его берегами и базами оказывалось, судя по имевшемуся опыту, уже нецелесообразным. Напротив, считалось необходимым применить особые стратегические средства давления, а именно планомерную атаку большого масштаба на

неприятельскую торговлю в открытом море, чтобы таким косвенным способом заставить противника принять бой вне защиты его собственного побережья. Первоначально новый метод не удался вследствие плохой организации.

Поэтому в третьей войне применили другой метод давления, предложенный лично Карлом II. Метод этот состоял в угрозе десантной экспедицией. Для этой цели англичане сосредоточили около 15 000 чел. на транспортах в Ярмуте, в надежде, что это обстоятельство заставит голландский флот появиться на просторах Северного моря для воспрепятствования перевозке десанта: английскому флоту тем самым представилась бы возможность отрезать противника от его баз. Но и этот план потерпел неудачу из-за неудовлетворительности взаимодействия транспортного флота с морскими силами.

Во время Семилетней войны Энсон[1] испробовал тот же метод. Когда в 1758 г. флот Канала получил задание обеспечить десантную экспедицию против С.-Мало, Энсон сознательно ослабил блокаду Бреста и взамен ее занял позицию между главными неприятельскими силами и путями перевозки английских войск. Однако французский флот не был в состоянии выйти из гавани, и таким образом применение этого метода и в данном случае не имело никакого результата. В качестве обратного примера можно в известном смысле привести сражение при Лиссе. И здесь поводом к принятию боя противником послужила перевозка войск для занятия территориального объекта; только в этом случае захват острова итальянскими войсками был задуман в качестве не демонстрации, а главной операции, вследствие чего появление австрийского флота отнюдь не входило в намерение итальянского командования, явилось для последнего полной неожиданностью и привело к поражению.

В заключение укажем, что англичане применением этого метода с своей стороны редко достигали успехов; наоборот, попытки других держав перебросить войска в Англию или в английские владения являлись почти в каждом случае причиною решительного морского сражения, напр. сражения при Ла-Хоге, Кибероне и Абукире.

Рассмотрев таким образом стратегические средства давления, которые могут быть пущены в ход, чтобы принудить противника к решению, обратимся к рассмотрению соображе-

---

[1] Anson — английский адмирал (1697—1762) — *Е. Ш.*

ний, необходимых противной стороне для избежания расставленной ей ловушки.

Если, в соответствии с изложенной доктриной, противник будет считать своею задачею принуждение нас к бою там, где он нас найдет, то в этом случае он к нашему удовольствию даст себя притянуть в желательный для нас район. Военно-морские планы Наполеона рушились вследствие его ошибочных заключений, исходивших из предположения, что английские адмиралы будут действовать таким легкомысленным образом. Обратный пример дает приказание, отданное в 1804 г. Корнуэльсом (Cornwallis) командующему западной эскадрой перед Уэссантом, гласившее, что в случае выхода в море французского флота из Бреста его надлежит преследовать лишь тогда, когда английская эскадра не потеряет с самого же начала соприкосновения с ним и когда не будет сомнений в его курсе. Иначе может случиться, что вход в Канал останется без защиты, чем будет облегчено неприятелю выполнение его намерений по вторжению в Англию, противодействие чему составляет главную задачу английской западной эскадры. Нельсон последовал за Вильневом в Вест-Индию после его прорыва из Тулона лишь тогда, когда английская средиземноморская позиция была обеспечена. При этом нельзя не отметить, что эксцентрическое движение Нельсона, если не касаться его морального значения, являлось бесцельным в стратегическом отношении. Обратный пример являет Бархем (Barham), который, стремясь заставить флот Вильнева принять бой, все время остерегался сделать ошибку в виде увода своих эскадр с позиции у западного входа в Канал, столь важной для воспрепятствования вторжению, — чем он мог бы сыграть в руку Наполеону.

В начале настоящей главы мы обратили внимание на своеобразное явление: применение принципа сокрушения (Vernichtungsprinzip) встречает в морской войне затруднения, неизвестные ведению войны на суше, — затруднения, имеющие основанием возможность уклонения противника от решительного удара путем отступления в укрепленные базы, где он на первых порах недостижим для атакующих морских сил. Рассуждения настоящей главы были бы однако не полны, если бы мы в конце ее не коснулись некоторых других существенных различий между ведением войны на море и на суше.

Боевыми средствами морской войны являются корабли, представляющие собою орудия войны, относительно легко

уязвимые и вследствие их большой стоимости сравнительно немногочисленные. Постройка и замена их, вследствие большой сложности и значительных затрат средств, требуют столь много времени, что каждая боевая единица имеет громадное значение. Сложности материальной части соответствует длительная и диференцированная подготовка личного состава, который не сможет справляться с своею задачею без наличия предварительных морских и технических знаний и последующей длительной специальной подготовки. Потери в личном составе и в материальной части, поэтому, значительно труднее поддаются возмещению, чем в сухопутной войне. Не слишком громко будет сказано, что в течение войны корабли, особенно линейные, с их сплававшимся личным составом, оказались совершенно незаменимыми. Так, Германия, несмотря на длительность мировой войны, вовсе не была в состоянии построить в течение ее новые линейные суда; могли быть закончены лишь те из строившихся судов, которые были спущены или заложены еще в мирное время. Поэтому полное основание имеет более высокая оценка личного состава и материальной части в морской войне. С этой точки зрения следует и использование вооруженной силы в морской войне мерить другим масштабом, чем в сухопутной.

К этому нужно добавить еще одно препятствие, становящееся перед ведением войны на море и лежащее в самой природе морской войны. Оно заключается в совершенно различных характерах театров войны. В открытом море нет „рубежей“. Поэтому там лишь в очень слабой степени можно замаскировать действительное соотношение сил, что на сухопутном пути так часто с успехом используется слабейшим. По той же причине в открытом море невозможно сооружение оборонительной позиции. Наконец, чрезвычайно большая подвижность боевых средств, не имеющая ничего схожего в сухопутной армии, дает возможность осуществить поразительно быстрое сосредоточение сил для отражения начатого другою стороною движения. По этим причинам адмирал (еще более, чем генерал) будет стремиться при каждой операции выступать с самого же начала с возможно большими силами; таким образом принцип сосредоточения сил требует в морской войне применения в таком масштабе, о котором при ведении войны на суше не легко себе составить представление. Но и в самих флотах полное значение этого принципа для ведения войны на море было осознано лишь по мере нарастания

опыта во время мировой войны; по мере роста продолжительности войны он использовался все в большем и большем размере. В конце концов, достаточно было малейшего боевого столкновения легких сил, чтобы дать повод к выступлению всего флота. Таким образом, в морской войне самые незначительные операции связаны с сосредоточением чрезвычайно больших сил, так что между ярко выраженными операциями малой войны и предусматривающим использование всех сил решающим сражением почти нет промежуточных ступеней.

Фактические боевые столкновения случаются на море реже, чем на суше, вследствие того, что каждая операция почти всегда требует готовности и выступления всех боевых сил и что вне зависимости от воли нападающего она таит в себе возможности решающего сражения.

Прекрасный пример таких „случайных сражений“ дают события 25 и 26 марта 1916 г. на Северном море. После неудачи отражения атак германских воздушных кораблей (цеппелинов) помощью выдвинутых легких сил, английское адмиралтейство решило организовать атаку ангаров в Тондерне непосредственно самолетами. Для этой цели оно выдвинуло из Гарвича легкие силы совместно с авианосцем к Хорнс-Рифу, под прикрытием флота линейных крейсеров адмирала Битти. После неудачной атаки англичане вскоре после полудня начали отходить, преследуемые германскими бомбардировщиками. Во время сбрасывания бомб с германских самолетов произошло столкновение двух английских эскадренных миноносцев. Один из них—„Medusa“—получил столь значительные повреждения, что его пришлось бросить. В течение следующей ночи последовали дальнейшие тяжелые аварии. Во время встречи с германскими эскадренными миноносцами столкнулись легкие крейсеры „Cleopatra“ и „Undaunted“. Оба случая побудили командующего британским флотом линейных крейсеров повернуть на обратный курс и для прикрытия поврежденных кораблей вернуться в район Хорнс-Риффа, несмотря на приказание адмиралтейства о немедленном возвращении. Адмиралтейство не было расположено к крупным боям по той причине, что тем временем оно узнало о высылке превосходных германских сил в направлении Хорнс-Рифа в ответ на атаку английских самолетов. Действительно, вскоре после полуночи в этот район устремились все силы германского Флота Открытого Моря, в то время как Битти приближался сюда же с севера. При такой обстановке английское адмиралтейство сочло положение своих выдвинутых вперед сил на-

столько опасным, что отдало распоряжение о выходе всего флота линейных кораблей. Из сравнительно мелкой операции — налета на германские ангары — в короткое время развилась крупная операция, которая, против всяких предположений, могла бы привести к большому сражению. Лишь сильный юго-западный шторм приостановил продвижение морских сил обеих сторон незадолго до их встречи.

Такое внезапное и неожиданное сосредоточение всех сил обеих сторон возможно только в морской войне. Поэтому в морском сражении используются все морские силы обоих государств, почти без всяких резервов.

Сколь велики ставки во время морского сражения, видно из слов Джеллико, сказанных им после Ютландского сражения. Он говорил, что во время боя его ни разу не покидало соображение о недопустимости слишком предаваться случайностям сражения: ведь его флот являлся единственным фактором, имевшим жизненное значение как для существования государства, так и для дела союзников. Вне линейного флота, по его словам, Англия не имела никаких резервов, могущих в какой бы то ни было степени заменить его на случай, если бы этот флот постигло несчастье или же если бы он лишился хотя бы численного превосходства над противником, Grand Fleet включал почти все, чем Англия обладала в отношении морских сил, и британский командующий чувствовал всю тяжесть ответственности, ложившейся на него при использовании столь мощного боевого инструмента. Проигранное сухопутное сражение может быть и возможно компенсировать новыми победами; в отношении же проигранного морского сражения мы почти не знаем таких примеров на всем протяжении истории.

Поэтому морская война, вместо ряда отдельных боев значительного масштаба, в большинстве случаев включает лишь одно крупное решительное сражение; это положение повидимому сохраняет справедливость и для будущего. Вследствие изложенного, в морской войне требуются особенно решительные и не боящиеся ответственности вожди для того, чтобы в благоприятное время преодолеть вышеописанные препятствия и не пропустить надлежащий момент для решительного использования морских сил. Определять этот момент не легко: внешняя картина событий создает у непосвященного впечатление полного отсутствия связи между ними, что, принимая во

внимание упомянутые особенности ведения войны на море, может привести к выводу о невозможности непрерывного течения оперативных мыслей. Неоднократно в ходе наших рассуждений мы доказывали на примерах из истории, что ничего не может быть ошибочнее таких заключений. Предвидеть эти взаимоотношения и распознавать их во время боевых действий (а не исследовать их ретроспективно, как сделано на этих страницах) является делом знания и интуиции — чтобы не сказать фантазии и гения — вождя, которому вверены судьбы морских сил его страны и ответственность за исход сражения. При этом ему придется иметь меньше дела с абсолютными выводами и правилами, чем с живыми и моральными факторами, и тот, кто требует математических доказательств правильности предположенной операции, тот не понял самой сущности природы войны. Однако, к развитию характеров руководящих личностей в наш механизированный век,—даже в стране великого философа Клаузевица,—часто более подходило витание среди абсолютных выводов и правил; в своих рассуждениях эти личности не оставляли места ни мужеству, ни смелости, ни дерзновению, несмотря на следующие слова Клаузевица: „В расчетах военного искусства с самого же начала абсолютное (или так называемое математическое) нигде не находит твердой почвы, и тотчас же в него вторгается игра возможностей, случайностей, счастья и несчастья, которая устремляется дальше по всем большим и малым нитям его ткани".

II. БЛОКАДА.

Редко случается, чтобы оба противника одновременно стремились к сражению. Часто сильнейший флот тщетно старается принудить слабейшего противника к бою, тщетно стремится в иных случаях уничтожить его даже в гавани. До тех пор, однако, пока этот слабейший флот не будет уничтожен, не может быть и речи о неограниченном владении морем для сильнейшего.

В этом случае единственным средством в руках сильнейшего флота для обезвреживания слабейшего является блокада. Применение этой формы ведения войны требует непременно наличия превосходства в боевой мощи. Под понятием блокады весьма часто объединяются методы ведения войны, несхожие между собою по весьма существенным признакам. Заслугою Корбета является то обстоятельство, что в своей, уже неоднократно упоминавшейся нами, книге, вышедшей

в свет незадолго до мировой войны, он обратил внимание на последний факт; поэтому и в данном вопросе мы можем последовать за ходом его мыслей. Блокада может иметь своею главною целью или воспрепятствование активным операциям неприятельского флота, или пресечение неприятельской морской торговли. Следовательно, мы различаем военную и экономическую блокады. Задача первой из них состоит в воспрепятствовании неприятельским морским силам выходить из своих баз. Однако целью блокады может являться не только воспрепятствование, но даже наоборот — побуждение неприятельских морских сил к выходу с тем, чтобы своевременным вступлением с ними в бой помешать им выполнить действительное их намерение, связанное с выходом их из базы (напр. атаку транспортов с войсками, атаку торговых судов или атаку побережья). В этой форме блокады решающую роль играют линейные эскадры, а сама блокада служит в первую очередь для завоевания (Erringung) владения морем. Наоборот, экономическая или торговая блокада представляет форму использования владения морем. Поэтому она проводится главным образом крейсерами и вспомогательными судами. Ее целью является сокрушение неприятельской морской торговли, достигаемое запрещением и воспрепятствованием как неприятельским, так и нейтральным судам пользоваться морскими путями, ведущими к неприятелю и от него.

Если мы обратимся сначала к рассмотрению чисто военной блокады, то установим (как уже вкратце упоминалось), что она может преследовать две совершенно различные цели. В общем, при этой форме блокады дело идет о полном закрытии заблокированного порта и воспрепятствовании выхода из него неприятельским морским силам, для чего собственный флот должен занимать позицию перед этим портом или, во всяком случае, в непосредственной от него близости. Однако с блокадою может быть сопряжено и совершенно другое намерение: не мешать выходу неприятеля из порта, но лишь препятствовать достижению им той цели, которую он преследует своим выходом, связанным с стремлением обойтись без боя с блокирующим флотом. Желание добиться боя с противником может при этой форме блокады настолько ставиться на передний план, что противнику преднамеренно предоставляется наиболее благоприятная возможность покинуть свою базу. „В мое намерение не входит тесное закрытие Тулона, — писал Нельсон, — моя система представляет полную противоположность блокаде. Я предо-

ставлял всякую возможность противнику выйти в море“. Форма, которую здесь использовал Нельсон, представляет собою, в противоположность тесной блокаде, — широкую блокаду (если мы не предпочтем вместо этого термины „ближняя“ и „дальняя“ блокады).

Очень редко с блокадой бывают связаны исключительно военные цели; в том случае, когда таковые перевешивают, вряд ли будет упущено одновременное воздействие и на неприятельскую торговлю. С другой стороны, и экономическая блокада почти никогда не бывает самоцелью: часто ею пользуются в качестве стратегическото средства давления, чтобы заставить неприятеля использовать свой флот. При такой постановке вопроса экономическая блокада служит чисто военным целям. Правда, при известных условиях уже одно лишение государства морской торговли может причинить такой ущерб, какой трудно себе представить от величайших поражений на море. Но на практике редко совмещаются все необходимые для блокады условия в столь благоприятном виде, как это было во время мировой войны, а именно: на стороне блокирующего флота были не только все преимущества географического положения, но блокада дополнялась на сухом пути окружением Германии армиями союзников и вследствие этого принимала полную законченность. При всех случаях, однако, экономическая блокада представляет собою дальний и дорогой путь к измору противника. В качестве фактора в нее включается элемент времени, который должен действовать против неприятеля.

Но, чем дольше продолжается война, тем значительнее становятся трения и в собственном лагере. Поэтому стратегия измора, какою является экономическая блокада в чистом виде, представляет опасность и для того, кто ее использует. При отсутствии на море решительных сражений, применение стратегии измора, осуществляемой посредством экономической блокады, становится все более и более продолжительным. Из этого следует, что и сильнейшему флоту желательно не доверяться исключительно данной форме войны, а стараться поднять ее до уровня стратегического средства давления, чтобы принудить противника к принятию решительного сражения. Лишь решительное сражение обеспечивает окончательное владение морем и дает возможность применять блокадные меры, признаваемые прочими государствами. Таким образом, при применении этой формы войны также необходимо пользоваться каждым случаем, чтобы не только нанести ущерб

неприятельским морским силам, но и добиться как можно раньше решения стратегической важности.

Корбет еще до мировой войны пытался доказать в своих стратегических рассуждениях, что в прежних войнах со стороны англичан каждая блокада почти всегда имела своим основанием намерение добиться сражения при помощи того экономического давления, которое ею производилось; исключение составляют случаи, в которых это намерение временно перекрещивалось с опасностью вторжения неприятеля в Англию или с необходимостью прикрытия перебросок собственных сухопутных войск. По его словам, для извлечения неприятеля из баз англичане или пытались уверить его в том, что блокадные силы слабее, чем они были на самом деле, или удаляли эти силы настолько, чтобы обмануть противника, создав для него впечатление свободы выхода. При последнем приеме конечно на самом деле выход из базы не оставлялся свободным. Так, Нельсон в подобном же случае использовал в качестве средства давления блокаду соседних с базой портов в надежде, что Вильнев выйдет из нее под влиянием голода.

Наоборот, тесная блокада необходима тогда, когда для обеспечения собственной операции (напр. хотя бы перевозки экспедиционного корпуса) нужно задержать неприятельский флот во что бы то ни стало на некоторое время в его базах или по крайней мере завязать с ним бой настолько своевременно, чтобы он не смог помешать выполнению основной операции.

Характерная черта тесной блокады, следовательно, состоит в том, что она является методом для обеспечения ограниченного по месту и времени владения морем. Напротив, широкая блокада, поскольку она является средством для принуждения противника к бою, представляет собою подготовительный шаг к окончательному захвату длительного владения морем.

Вопрос о преимуществах и недостатках тесной и широкой блокады являлся в морской литературе всегда весьма спорной областью. Корбет даже говорит, что иногда решение вождя на принятие той или иной формы блокады связывалось с наличием у него большей или меньшей степени воинственности: „рубака“ избирает тесную блокаду, „кунктатор“ — широкую. Корбет считает, что решение принять ту или другую форму блокады редко связывалось со стратегическим намерением, которое в сущности в этом вопросе только одно и должно являться решающим фактором.

Существуют три условия, определяющие форму широкой блокады. Если одной из целей последней является выманивание противника из гавани, то позицию главных блокадных сил необходимо избрать в настолько большом удалении от нее, чтобы у противника действительно имелось побуждение для выхода. Но, имея в виду наличие и другой цели — при действительно состоявшемся выходе противника из базы вступить с ним в бой, — главные блокадные силы не должны занимать позицию, удаленную от гавани более, чем это требуется для второй цели. Наконец, необходимо пытаться придать блокаде форму, наименее утомительную для собственных морских сил, принимая во внимание, что слабая сторона всякой блокады состоит в опасности утомления флота еще до наступления решения. Эта опасность достигает наибольших размеров при применении тесной блокады, наименьших — при применении широкой блокады. Не подлежит также сомнению, что именно тесная блокада требует значительно более многочисленных и мощных сил, чем противодействие ей. Уже в эпоху парусного флота около одной пятой блокадных сил отпадало на необходимые смену, ремонт и перевооружение судов. В 1794 г. на английской стороне считалось, что для осуществления действительной тесной блокады Бреста необходимо было держать на блокадных силах двойное число адмиралов на всех флагманских должностях, и учитывалось, что не менее одной четверти всех судов должно постоянно находиться в портах. В течение первых трех кампаний Семилетней войны ядро английских блокадных сил не крейсеровало перед Брестом, а стояло в полной готовности в английских портах у выхода из Канала. Лишь весною 1759 г. адмиралтейство разрешило командующему блокадными силами адмиралу Хауку (Hawke) оставаться со своим флотом перед Брестом, вместо того, чтобы возвращаться в Торбей или в Плимут; тем самым адмиралтейство надеялось воспрепятствовать уходу его вслед за французской эскадрой, в случае прорыва ее в Вест-Индию, и предоставлению берегов Канала вторжению французов. Метод тесной блокады в общем оправдал себя в последующее время, но нередки были случаи, когда вследствие неблагоприятной погоды английский флот против своей воли бывал принужден покидать блокадную позицию. Прорывающиеся французские эскадры получали тогда преимущество в 2 — 3 дня при прорыве на юг, но они вовсе не имели возможности прорваться на север или восток, чтобы поставить под вопрос английское

владение морем в Канале или в других отечественных водах Англии.

Во время американской войны за независимость участникам ее пришлось встать перед совершенно иной обстановкой. И в этом случае главный театр войны находился по ту сторону Атлантического океана, зато опасность вторжения на этот раз была гораздо менее значительной. Кроме того, в противоположность обстановке Семилетней войны, Англия не располагала превосходством в численности морских сил, но, наоборот, неприятельская коалиция была даже сильнее. Поэтому англичане не имели возможности препятствовать французским эскадрам достигать Вест-Индии и Северной Америки и вынуждены были следовать за ними в эти воды с возможно равными по силе эскадрами. Вследствие этого пришлось уменьшить до минимума состав отечественных морских сил и довести их до такого состава, с которым тесная блокада Бреста становилась невозможной. Поэтому задача флота Канала ограничивалась воспрепятствованием неприятелю овладеть отечественным водами. Для этой цели англичане сочли широкую блокаду отвечающей своему назначению. В зимнее время они оставляли в гаванях все суда, за исключением одной наблюдательной эскадры, и первоначально достигли, пользуясь этим методом, столь хороших результатов, что адмирал Кемпенфельдт писал из Торбея в 1779 г. следующее: „Пусть даже неприятель выйдет в море со всем своим флотом (из Бреста), — что может для нас быть только желательным, — мы должны действовать мудро и оставить наш флот в гаванях. Предоставим неприятельский флот милости длинных ночей и тяжелых штормов. И те, и другие сделают для нас больше, чем может достичь наш флот".

По его мнению, гораздо лучше было использовать зиму для того, чтобы весною иметь флот боеспособным раньше, чем неприятельский; тем временем надлежало удовольствоваться расположением дозорной эскадры к западу от неприятеля, с тем чтобы выходить с главными силами лишь тогда, когда того потребуют соответствующие донесения дозорной эскадры.

Этот метод действительно оказался первоначально успешным и в конце концов привел к победе, известной под названием «Glorious First of June[1], которую удалось достичь благодаря тому, что Хау (Howe), в качестве командующего флотом Канала, оставил выход из Бреста открытым и одновременными действиями против неприятельской морской торговли заставил французов выйти в море. В 1796 г.

однако последовал контр-удар, в виде удавшейся французам высадки в Ирландии. Но последняя операция в сущности представляла авантюру, благоприятствуемую туманом, которая после окончательной ее неудачи осталась без значительного стратегического влияния.

В борьбе против Наполеона Англия вновь встала перед величайшей опасностью, могущей угрожать островному государству, — перед вторжением. Весь вопрос теперь сводился уже к тому, чтобы воспрепятствовать самому выходу французской эскадры из ее баз. Поэтому в эти годы мы видим возврат к старой системе адмирала Хауке — к тесной блокаде, которая достигла своего апогея в критические 1803 — 1805 гг.

Задача английского флота Канала (под командою Корнуэльса и Гарднера) состояла в том, чтобы не дать возможности французскому флоту (под командою Гантома) улизнуть из Бреста. Лишь однажды блокада была ослаблена — именно, когда пришлось выйти навстречу Вильневу при возвращении последнего из Вест-Индии. Но и в этом случае флот Канала не удалился от Бреста настолько, чтобы Гантом мог использовать это обстоятельство. По мнению Корбета, лишь отсутствие необходимого превосходства в силах, являющегося непременным условием для использования этого метода, помешало Нельсону применить подобную же систему теснейшей блокады против Тулона в Средиземном море.

Стратегические предпосылки к применению тесной или широкой блокады остаются в наши дни теми же, что и в эпоху парусных флотов. И сегодня, как тогда, вопрос может касаться необходимости воспрепятствования выходу противника из гавани посредством тесной блокады, на короткий или длительный промежуток времени. Но мы видели, что уже в эпоху парусных флотов не всегда было возможно применить наиболее острую форму этого вида блокады, даже в тех случаях, когда того настоятельно требовала стратегическая обстановка. Причина этого обстоятельства лежит в том, что для применения тесной блокады требуется численное превосходство в силах, которое не всегда имеется налицо. Но даже и при наличии такого превосходства придется еще обдумать — нельзя ли достичь бо́льших результатов в направлении к стратегической цели, применяя другую форму блокады, требующую менее расточительного использования сил. Такой подход тем более необходим, что обычно дело касается не столько полного воспрепятствования выходу неприятельской эскадры из базы, сколько стремления вступить с нею в бой ранее, чем она успеет при-

чинить нам серьезный ущерб; для этой цели вполне достаточна более слабая форма блокады.

К изложенному нужно добавить, что в нашу эпоху риск своевременно настичь вышедшую из базы эскадру значительно уменьшился, вследствие большей подвижности современных морских сил, не зависящих, как прежде, от ветра. В настоящее время флоты располагают также более совершенными средствами связи и лучшими возможностями вести разведку помощью подводных лодок, дирижаблей, самолетов и радиопеленгаторов, в виду чего во многих случаях тесную блокаду уместно заменить широкой. Таким образом, если возможности широкой блокады увеличились вследствие технического прогресса, то трудности и опасности тесной блокады увеличились по той же причине.

Меморандум германского морского генерального штаба, относящийся к маю 1914 г., характеризует следующим образом недостатки тесной блокады Германской бухты англичанами: „Положение блокирующего менее благоприятно, чем заблокированного. Его блокирующие силы, распределенные по протяженным линиям, подвержены коротким ударам сосредоточенных превосходных сил. Поэтому блокирующие силы нуждаются в поддержке мощных судов (линейных крейсеров), которым угрожает серьезная опасность со стороны миноносцев, подводных лодок и мин заблокированного; эти линейные крейсеры в свою очередь требуют поддержки со стороны своих главных сил, иначе придется при каждом выходе заблокированного значительно ослаблять блокаду. Тем самым английские главные силы оказались бы в пределах досягаемости наших миноносцев и подводных лодок, т. е. опасности, которая еще увеличивается при действительной воздушной разведке заблокированного. Блокирующие силы подвержены влиянию условий погоды значительно сильнее, чем морские силы заблокированной стороны, имеющие в ближайшем соседстве свою базу. Блокирующие силы должны постоянно ожидать ударов со стороны заблокированных, что обусловливает большой расход материальных и моральных сил и связанную с ним частую смену судов. В общем применение тесной блокады по отношению к Германской бухте представляется затруднительным и чреватым потерями, что говорит за неприемлемость этой формы блокады“.

Это мнение вполне совпадало с английским, которое в последние годы перед мировой войной все более склонялось в сторону широкой блокады, под влиянием современного разви-

тия боевых средств малой войны (Kleinkampfmittel) — миноносца, подводной лодки и самолета. Уже в 1911 г. английский военно-морской историк Корбет охарактеризовал широкую блокаду в следующих выражениях[1]: „Тесная блокада является преимущественно наступательной операцией, несмотря на то, что объект ее обычно негативный. Применением этого средства войны мы можем воспрепятствовать противнику пользоваться по его желанию определенными морскими путями; для этой цели мы продвигаемся к его побережью, до самых его баз. Там однако наше наступательное движение останавливается. Мы не можем его продолжать до уничтожения неприятельского флота; нам приходится выжидать, находясь в оборонительном положении, в то время как выбор времени и места для контр-удара вместе со всеми преимуществами внезапности переходит к противнику. Напротив, блокирующий несет теперь на себе все недостатки обороны, не имея в то же время возможности использовать свойственные ей преимущества, которыми он пользовался бы в случае ее применения у собственного побережья и перед собственными базами; лишь моральное преимущество инициативы остается за ним. Но и моральное состояние может пострадать, если, при длительном пребывании непосредственно перед неприятельскими базами, блокирующие силы понесут потери от современных оборонительных средств тесной блокады — подводных лодок, мин, миноносцев и самолетов — потери, которым нельзя будет противопоставить никаких успехов. Постоянной боевой готовности и бдительности, требуемым при таких условиях от блокирующих сил в наше время, свойственно гораздо сильнее изнурить человеческую сопротивляемость, чем в спокойное время классической блокады парусного флота. Кроме того к изложенному необходимо добавить, что одновременно с ростом подвижности современных флотов значительно возросла и их зависимость от пополнения снабжения; в особенности это касается большого расхода топлива, который влечет за собою гораздо более частую смену соприкасающихся с неприятелем сил, чем в прежние времена. Поэтому, если имеется желание сохранить самое понятие тесной блокады (а основания для этого имеются), — по крайней мере постольку, поскольку с тесной блокадой связываются иные стратегические намерения,

[1] Автор приводит здесь содержание стр. 204 — 207 труда Корбета „Some principles of maritime strategy“, 1911 г. в слегка измененном и сокращенном виде, но с полным сохранением смысла. — *Е. Ш.*

по сравнению с широкой, — то необходимо при современных условиях придать ей сильно измененную форму.

„Предел, до которого могли выдвигаться блокирующие силы в эпоху парусных флотов, ограничивался дальностью обстрела неприятельских береговых батарей; в настоящее время, по крайней мере ночью, придется держаться вне досягаемости неприятельских миноносцев, а возможность атак подводных лодок и самолетов должна учитываться в любое время. Большим достижением явится оборудование, в непосредственной близости от блокируемого района, базы, обеспеченной от торпедных атак. Еще дальше должна держаться эскадра линейных кораблей, что однако, принимая во внимание современное развитие средств связи, не должно возбуждать опасений. Таким образом и дистанции и риск увеличились. Несмотря на это обстоятельство, применение тесной блокады представляется и теперь возможным, при условии изменения ее форм и согласования их с техническими и тактическими условиями. Конечно в наше время придется еще более тщательно, чем раньше, взвесить, насколько стратегическая цель действительно требует применения метода, заключающего в себе столько недостатков, т. е. соответствует ли действительно высокая ставка сопряженному с ней риску.

„При этом окажется, что во многих случаях тесная блокада, без ущерба для стратегической цели, сможет быть заменена широкой блокадой и что границы между обоими методами, при избранном нами определении понятий, имеют расплывчатый характер".

Корбет поэтому поставил вопрос: не следует ли во всех случаях переходить к широкой блокаде и вместо явных недостатков рано приостановленного наступления, каковым в сущности говоря и является тесная блокада, использовать обычные преимущества обороны, которые связаны с применением широкой блокады. По мнению Корбета эти преимущества в наши дни те же, что и во времена Хау или Кемпенфельта. По его словам, применяя широкую блокаду, можно избежать расточения сил личного состава, материальных и технических (которые несомненно в значительной мере превысят все ранее известные масштабы), уберечь себя от неожиданностей и одновременно поддерживать флот на высшем уровне работоспособности и готовности. Если применению широкой блокады будет сопутствовать особенно благоприятное географическое положение, дающее возможность блокикирующим силам получить своевременно соприкосновение

с прорывающимися неприятельскими эскадрами, то, по его мнению, с широкой блокадой будет связано и преимущество большей вероятности (по сравнению с тесной) достижения скорейшего решения, к которому при современной военной обстановке приходится стремиться с большею решительностью, чем когда бы то ни было.

Корбет делает при этом следующее предостережение: при применении этой формы блокады необходимо всегда считаться с тем, что противнику при случае будет удаваться своевременно избегать движений блокирующих сил: последнее обстоятельство однако не всегда можно предотвратить и при тесной блокаде.

Наконец, на стороне широкой блокады имеется еще одно преимущество: применяя ее, легче сохранить секретность распределения своих сил и их движений, что дает возможность устраивать противнику ловушки. На возражение, что широкая блокада не может воспрепятствовать прорыву неприятельских сил для нападения на морскую торговлю блокирующего, можно ответить указанием на необходимость соответствующего расположения блокадных сил, прикрывающих одновременно наиболее важные собственные коммуникации. Корбет указывает, что при блокаде Тулона так действовал Нельсон: расположив свои силы у побережья Сардинии, он одновременно прикрывал английскую торговлю, направлявшуюся в Левант и на Сицилию — в то время единственные значительные английские торговые пути в Средиземном море. При решении вопроса о том, какую блокаду применять — широкую или тесную, главные трудности будут лежать именно в возможности должным образом совместить обеспечение собственных морских путей с операциями против неприятельских сил. Поэтому, по мнению Корбета, и в будущих войнах может быть придется возвращаться к форме тесной блокады, поскольку это позволят сделать изменившиеся технические условия.

Корбет считает, что на практике вопрос будет состоять не в том, чтобы раз навсегда решиться на ту или иную форму блокады; вероятнее всего, что в зависимости от стратегической обстановки будут использованы оба вида блокады (имеющие в сущности много общих признаков) попеременно, или одна форма будет непосредственно переходить в другую. Тесная блокада будет использована в том случае, когда блокирующий, на основании особых признаков, считается с предстоящими в ближайшее время прорывами заблокированного или когда имеется необходимость прикрытия важных собствен-

ных коммуникаций. Блокирующий перейдет к широкой блокаде, если по каким-либо причинам для него в данное время принятие сражения является нежелательным и если у блокирующих сил не имеется обеспечения в виде превосходных по численности главных сил; последнее может произойти например в том случае, когда наиболее важные и мощные боевые единицы, занятые приемкою топлива или ремонтом, лишены возможности своевременно принять участие в операциях.

Фактический образ действия англичан во время мировой войны, описанием которого мы обязаны личному изложению Джеллико[1], состоял из комбинации тесной и широкой блокады, применяемых по отношению к флоту, который из своих укрепленных баз постоянно угрожал важным морским коммуникациям сильнейшей морской державы. Вследствие этого английский флот считал себя вынужденным находиться в состоянии длительной готовности, чтобы во всякое время иметь возможность вступить в бой с прорывающимся противником, прежде чем последний успеет причинить ущерб своим нападением на английские морские коммуникации. Тем самым стратегическая цель становилась тою же самою, как в наполеоновскую эпоху, но прежний метод для ее достижения — расположение своих эскадр непосредственно перед неприятельскими базами — казался более неприемлемым, вследствие не поддающихся учету действий подводной лодки и миноносца (а до известной степени — и мины) против подобных блокирующих эскадр. С решением остановиться на широкой блокаде возрастал однако охватываемый блокадой район моря, примерно до 120 000 квадратных морских миль; при этом нужно принять во внимание, что германские корабли, при попытке прорыва линии блокады, могли быть обнаруженными в дневное время в среднем с дистанции 8 — 9 миль, а в темную ночь — вряд ли более $1/4$ мили. В самом узком месте—между Шетландскими островами и Норвегией—ширина блокадной линии достигала 160 миль, к которым следовало добавить еще промежуток в 40 миль между Оркнейскими и Шетландскими островами (проход Фэр-Айленд). При подобных обстоятельствах наиболее подходящим главным опорным пунктом Grand Fleet'а оказался рейд Скапа-Флоу, на Оркнейских островах. Отсюда Grand Fleet должен был охранять Северное море, в то время как II и III флоты приняли на себя обеспечение Английского канала. Таким окружением предполагалось

---

[1] Jellicoe, The Grand Fleet.

удерживать германский флот. Затем, в зависимости от обстановки, намечалось высылать линейные крейсеры для занятия „приемной“ или „обеспечивающей“ позиции в Северном море, откуда были возможны совместные их тактические действия с эскадрами легких крейсеров, на долю которых выпадала разведка в средней и южной части Северного моря. Целью такого расположения сил являлось стремление вступить в бой с Флотом Открытого Моря, в случае попытки его прорыва.

От столь обычных в прежнее время блокадных линий англичане отказались по следующим причинам: во-первых, плохие и часто меняющиеся условия видимости Северного моря допускали незамеченные прорывы, а во-вторых — они были бы слишком подвержены угрозе со стороны неприятельских подводных лодок и атак превосходных неприятельских сил. Таким образом, вместо линий дозора англичане пользовались постоянно меняющимися по направлению крейсерствами своих крейсерских эскадр по всему району Северного моря. Эта система не давала возможности заблокированному, узнававшему о появлении неприятельских сил в самых различных местах, делать выводы о дальнейших действиях противника и строить на этом свои дальнейшие операции. Блокада в общепринятом смысле этого слова конечно при этом не создавалась, но эту сторону вопроса мы в ближайших наших рассуждениях преднамеренно не затрагиваем. Первоначально, во всяком случае в первые дни войны, движения английского флота носили ярко выраженный характер дальней блокады и почти не выходили за пределы линии Ставангер-Эгерзунд. Намерение англичан при этом состояло в том, чтобы в первую очередь занять самое узкое место выхода из Северного моря и здесь воспрепятствовать проникновению германских блокадопрорывателей в Атлантический океан. Однако, несмотря на то, что в этом районе крейсеровали все наличные силы Grand Fleet'a, германскому вспомогательному крейсеру „Kaiser Wilhelm der Grosse“ все же прорыв удался, что ясно доказало недостаточную действительность широкой блокады на этом протяженном водном пространстве. Кроме того, уже спустя три дня большинство линейных кораблей и несколько крейсерских эскадр принуждены были вернуться в базы для пополнения запасов топлива, так что уже 7 августа 1914 г. нельзя было говорить о дальней блокаде в полном смысле этого слова. Последующие два дня принесли полное свертывание английских блокадных позиций под влиянием появления германских подводных лодок. Английские линейные суда были перебро-

шены в район к западу от Оркнейских и Шетландских островов, и лишь две эскадры крейсеров остались у норвежского побережья. Однако в середине августа картина совершенно изменилась, когда апогей переброски английских сухопутных войск во Францию потребовал возвращения Grand Fleet'а в Северное море. Между 15 и 17 августа английские транспорты сделали 137 рейсов в тот и другой конец между английским и французским побережьями Канала. Одновременно Grand Fleet в полном составе спустился для обеспечения этих транспортов до параллели Хорнс-Рифа, в то время как одна эскадра крейсеров, совместно с двумя флотилиями эскадренных миноносцев из Гарвича, завершала с юга и запада тесный охват Германской бухты. Кроме того перед устьями германских рек расположились английские подводные лодки, чтобы доносить о каждом выходе германских морских сил.

Здесь мы впервые сталкиваемся с почти полной картиной ближней блокады, хотя последняя и поддерживалась в своей теснейшей форме всего лишь несколько часов. В виду того, что в устьях германских рек все оставалось спокойным, английские эскадры вернулись в свое исходное положение. Слабость избранной формы блокады все же обнаружилась и в данном случае. 18 августа, при выходе из английских портов последних 35 транспортов, с общей вместимостью в 130 000 брутто регистровых тонн, английские линейные суда уже находились для пополнения запаса топлива вновь к своей базе на северо-западном побережьи Шотландии. Вследствие этого, к началу первого германского поиска против охраны Канала, последовавшего как раз в это время, в распоряжении английского командования для его отражения находилась сначала всего лишь одна флотилия эскадренных миноносцев. Следствием этого опыта явился перенос базирования двух линейных крейсеров и трех новейших легких крейсеров в устье реки Гумбер, чтобы при повторении германского удара оказаться в лучшей готовности. Это обстоятельство было особенно важно, принимая во внимание, что, вследствие крушения начальной фазы французского наступления, приходилось немедленно подкрепить английский экспедиционный корпус перевозкою новых эшелонов сухопутных войск. Распространение перевозок войск на более длительный промежуток времени обусловливало необходимость привлечения быстроходных линейных судов в южную часть Северного моря для подкрепления обороны Канала. С другой стороны, на некоторое время можно было воздержаться от новых крейсерств Grand Fleet'а

в южную часть Северного моря, в виду того, что против ожиданий в Германской бухте все оставалось спокойно. Несколько позже английская блокадная система вновь поколебалась под влиянием мощного германского штурма на британскую армию, произведенного 23 августа у Монса. Англичане полагали, что, в случае перехода в германские руки Калэ и прилегающей к нему французской территории, нельзя будет отвечать за сохранение блокады в ее прежней форме. Было решено в этом случае перенести базирование Grand Fleet'a далее на юг, что при действительном выполнении создавало бы совершенно другую обстановку. До сих пор базирование Grand Fleet'a далеко на севере служило в одинаковой мере и военной и экономической блокаде и таким образом выполняло двоякую цель. Если поддержание военной блокады требовало переноса Grand Fleet'a на юг, то тем самым терялось надежное обеспечение запора между Норвегией и Шотландией, служившего экономической блокаде. Для выполнения обеих задач становилось неизбежным разделение эскадр линейных судов, а вместе с тем возросли бы трудности сохранения во всех случаях превосходства в численности и боевой мощи над нападающим. Дело до этого однако не дошло, вследствие неудачного для Германии исхода борьбы за Калэ. Все же английская блокадная система и в дальнейшем выказывала признаки слабости, которые при условии более оживленной деятельности германского флота могли бы привести к большим затруднениям. Мнение о том, что расположение британского флота далеко на севере является единственным решением проблемы, колебалось каждый раз, как только германская наступательная операция доказывала почти полную невозможность из этой позиции заставить противника, после выхода его из своих баз, принять решительное сражение, что, по Корбету, должно было в сущности составлять настоящую цель блокады.

Каждая более крупная переброска сухопутных войск на материк обусловливала в дальнейшем одновременное выдвижение английских морских сил против Германской бухты, с целью воспрепятствовать угрозе со стороны германских эскадр этим перевозкам и обороне Канала.

Такой выход английского флота привел 28 августа к известным боям с германскими дозорными силами у Гельголанда. Ответ на этот английский удар последовал уже 22 сентября, когда подводная лодка „U9“ потопила три английских броненосных крейсера; это обстоятельство значительно ослабило южную английскую блокадную позицию, — в особенности,

если принять во внимание, что вследствие наличия подводной опасности становилось ненадежным намеченное использование в этом районе устаревших линейных кораблей. Дальнейшая потеря последовала 14 октября в северной блокадной позиции.

Критические дни, предшествовавшие падению Антверпена и перегруппировке англо-французских войск во Фландрии, удерживали английский флот на длительное время в море для своевременного отражения германских контр-ударов. Кроме того 3 октября началась перевозка войск из Канады в Англию, что явилось лишней причиной к принятию Grand Fleet'ом особо тщательных блокадных мер для воспрепятствования прорыву германских крейсеров в Атлантический океан. Поэтому с 3 по 11 октября пять эскадр крейсеров держались в передовой дозорной линии, тянувшейся от норвежского побережья (между Ставангером и Христианзандом) до Абердина (в Шотландии). К северу от них крейсеровали эскадры линейных кораблей-дредноутов, имея на своем западном фланге III эскадру линейных кораблей, а на восточном—VI эскадру линейных кораблей. Расстояние между обеими этими линиями было рассчитано таким образом, что блокадопрорыватели не могли пересечь и ту и другую в одну ночь. На случай, если бы прорыв все-таки удался какому-либо из германских кораблей, к западу от Оркнейских и Шетландских островов держались I и II эскадры линейных крейсеров, находившиеся в готовности для преследования.

Опасность сочли миновавшей, когда канадский конвой был встречен в Атлантическом океане линейным крейсером и линейным кораблем; поэтому 12 октября флот линейных кораблей направился на несколько дней отдыха в Скапа-Флоу. За время этого периода линейные и легкие крейсеры предприняли поиск в район Доггер-Банки, имея намерение затем занять „приемную" позицию между Шетландскими островами и Бергеном для остальных крейсеров блокадной линии.

На последние наткнулась 14 октября снова подводная лодка „U9", пробившая теперь новую брешь в британской блокаде уничтожением крейсера Hawke. В тот же вечер фальшивая подводная тревога спугнула самый Grand Fleet с его якорного места в Скапа-Флоу. Казалось, что даже в базе теперь становилось невозможным пополнение запасов топлива без помех. Поэтому уже 16 октября все тяжелые блокадные силы удалились из Северного моря и вновь перешли в порты северного побережья Ирландии и северо-западного побережья Шотландии, за исключением тех из них, которые остались

в крейсерстве к западу от Гебридских островов в качестве обеспечения для оставленных в Северном море крейсерских эскадр. Последние пришлось оттянуть с линии Питерхэд — Ставангер на линию Шетландские острова — Берген. Вследствие этого германский вспомогательный крейсер „Berlin" оказался в состоянии прорвать блокаду и поставить у северного побережья Ирландии, непосредственно перед базой английского флота Лаф-Суилли (Lough Swilly), мины, на которых 27 октября погиб линейный корабль „Audacious". С другой стороны, германские заградительные операции, направленные одновременно против Фирт-оф-Форта и устья Темзы, были отбиты в первом случае местными дозорными силами, а во втором — гарвичскими флотилиями эскадренных миноносцев. Последние имели в качестве поддержки два линейных крейсера, выдвинувшиеся 18 октября из Фирт-оф-Форта в направлении гельголандской бухты.

О действительной блокаде Северного моря после потопления крейсера „Hawke" подводной лодкой „U9" не могло быть и речи. *Владение морем в южной части Северного моря было, без ведома германского морского командования, в германских руках и могло бы быть с успехом использовано для коротких наступательных ударов как-раз в момент апогея борьбы на сухопутном фронте за Калэ.* Этому способствовал бы и выход из строя 5 английских линейных судов из-за неисправности механизмов, вследствие чего, по оценке англичан, в то время против 18 германских линейных судов могли выступить лишь 22 английских. Это обстоятельство, в связи с гибелью линейного корабля „Audacious" и прочими последствиями германской подводнолодочной и минной деятельности, привело к коренному изменению английской стратегии, нашедшему свое выражение в меморандуме адмирала Джеллико от 30 октября 1914 г., одобренном адмиралтейством. В этом меморандуме командующий английским флотом заявлял, что впредь английскому флоту необходимо держаться вне досягаемости подводной и минной опасности и по этой причине принимать бой лишь в северной части Северного моря, вблизи английских баз. К тому же лишь в северном районе возможно своевременно притянуть к главным силам крейсеры и эскадренные миноносцы, состоящие в блокадных линиях. Джеллико подчеркивал необходимость считаться с тем, что нападающий противник будет всегда появляться со всеми своими силами;

тем необходимее для британского флота принять бой там, где возможно быстрое сосредоточение своих сил.

Таким образом, если до конца октября цель английской блокады состояла в наблюдении за германскими морскими силами с тем, чтобы заставить их принять бой при каждой их операции значительного масштаба, то теперь южная и средняя части Северного моря оставлялись на произвол судьбы. Правда, это изменение произошло лишь после того, как удалось окончательно обеспечить порты Английского канала, восстановить положение союзников на материке и, в особенности, установить, что германский флот со своей стороны обладал значительно меньшей наступательной способностью, чем от него ожидалось.

В значительно большей степени, чем раньше, англичане ограничивались теперь целями чисто экономической блокады. Однако и действительность экономической блокады в это время стала подвергаться сомнению. Большое количество контрабандных товаров все еще проникало в Германию по пути, проходившему к северу от Фаррерских островов, а оттуда — вдоль норвежского побережья. Для закрытия этой лазейки у англичан нехватало крейсеров. С другой стороны, несколько атак подводных лодок показали, что задержание и осмотр коммерческих судов, при связанном с этим уменьшении хода или даже застопоривании машин, представляют собою весьма опасную службу, для которой невозможно было более использовать ценные и немногочисленные крейсеры. Для этой цели в дальнейшем решено было использовать вооруженные коммерческие пароходы, которые к тому же были более приспособлены для несения подобной службы, чем военные корабли, вследствие своих бо̀льших районов действия. Пока же такие вспомогательные крейсеры не имелись в наличии в достаточном числе, до тех пор действительность английской экономической блокады между Норвегией и Шотландией ставилась под серьезный вопрос. Обстановка блокадной службы и осмотр судов совершенно изменились вследствие появления подводных лодок. Британские крейсеры в это время уже стали доносить о необыкновенном росте судоходства в вышеуказанном районе, что являлось признаком переноса нейтральной морской торговли из Английского канала и Хувдена все дальше на север и использования морских торговых путей, ведущих к северу от Шетландских островов в Норвегию и в Балтийское море. С наступлением зимы уменьшался период светлого времени и ухудшалась погода, а по этим причинам

служба осмотра становилась все менее действительной. В зимний период невозможно было бы поддерживать даже иллюзию эффективной экономической блокады. Единственным путем, выводящим из изложенных затруднений, казался англичанам следующий: следует побудить нейтральные суда заходить для осмотра в британские порты, а те из них, которые не пожелают подчиниться этому установлению, доставлять в порты при помощи крейсеров и судить на основании призового права. Этот метод был уже использован с успехом перед входом в Английский канал. Там, после официального предупреждения английского адмиралтейства от 2 октября 1914 г., было выставлено минное поле в 1 365 кв. миль таким образом, что выход Канала в сторону Северного моря оказался почти совершенно прегражденным. Свободными от мин оставались лишь узкие полосы вдоль английского и французского побережья. Цель заграждения была вполне ясна. Все нейтральные суда, имевшие назначение, после прохода Каналом, в Голландию или в скандинавские государства, должны были приближаться к определенному пункту английского побережья настолько, что уже не могли уйти от расположенных там морских сил. Подобный же метод предлагал командующий флотом и для разгрузки северной блокадной линии. Однако адмиралтейство и политическое руководство отклонили это предложение флота в качестве „слишком далеко зашедшего распространения прав воюющей стороны“. Когда же в конце октября лорд Фишер заменил прежнего первого морского лорда принца Луи Баттенбергского, все эти сомнения отпали. Постановка мин вспомогательным крейсером „Berlin“ в непосредственной близости от главной базы флота послужила поводом к следующему утверждению, объявленному всему миру, но совершенно неверному (декларация адмиралтейства от 2 ноября): „В течение последней недели германцы ставят без разбора мины с торговых судов под нейтральным флагом в открытом море, на главном торговом пути, ведущем из Америки в Ливерпуль к северу от Ирландии“. Тем самым они будто бы наносили ущерб торговому судоходству со „злорадством и беспощадностью“. Якобы заботясь о безопасности мирной торговли в открытом море и о поддержании дозволенного международным правом судоходства между нейтральными государствами, адмиралтейство поэтому почувствовало необходимость обратиться к особым мерам, соответствующим новым условиям, в которых велась данная война. На основании этих вымышленных фактов адмиралтейство объявило теперь

все Северное море военной зоной, в пределах которой торговое судоходство будет подвержено чрезвычайным опасностям со стороны английских минных заграждений и действий военных судов в том случае, если оно не будет следовать точным инструкциям британского адмиралтейства. Далее объявлялось, что, начиная с 5 ноября, все суда, выходящие за пределы линии Гебридские острова — Фаррерские острова — Исландия, действуют за собственную ответственность. Все суда, следующие из прибалтийских и северноморских государств и обратно, обязывались избирать путь через Английский канал и Дуврский пролив. Там эти суда должны были получать дальнейшие инструкции, на основании которых они могли следовать дальше, вдоль восточного побережья Англии — на север, с тем, чтобы пересечь Северное море лишь на линии остров Фарн — Линдеснес.

На основании этих правил нейтральное судоходство вытеснялось из безопасных вод между Норвегией и Шетландскими островами в Английский канал и к восточному побережью Англии, где оно оказывалось подверженным всем опасностям пребывания в фокусах боевой деятельности воюющих сторон. Правда, Голландия в своей ноте от 16 ноября заявила, что объявление в качестве военной зоны всего Северного моря, обладающего столь значительным протяжением, не может быть сделано без серьезного ущерба для признанного всеми народами земного шара принципа свободы морей. Однако Соединенные Штаты согласились с этой декларацией о военной зоне без всяких возражений, и цель данного мероприятия была вполне достигнута: т. е. сбережение своих военных судов и компенсация неудачи блокады (в прямом смысле этого слова) помощью насильственного переноса нейтрального судоходства под английский берег, в район безопасного контроля. „Военная зона“ была поставлена Англией на место прежней традиционной блокады в тот момент, когда установленная международным правом действительность последней потерпела крушение о современные виды военно-морского оружия (подводная и минная опасность) и современные условия сношений. В мудром предвидении этого англичане вовсе не предваряли блокаду соответствующим объявлением. Напротив, все прежние мероприятия англичан против торговых судов базировались не на правовой институт экономической блокады, а на призовое право и на борьбу с контрабандой. Лишь начиная

с новой декларации Англия переходила к фиктивной блокаде (перерыв морского судоходства), которая в конце концов затронула все нейтральные государства.

Дальнейшего развития в выполнении блокадных задач англичане достигли другими путями. Уже вскоре выяснилось, что при перспективах более значительной продолжительности войны невозможно было поддержать степень готовности первых недель войны с их постоянными крейсерствами в море и краткими перерывами для пополнения запасов топлива. Кроме постоянного выбытия из состава английского флота 2 линейных кораблей для систематического очередного ремонта, часто из состояния боевой готовности выбывало еще до 3 линейных кораблей вследствие неисправности холодильников. Значительные повреждения котлов случались также на легких крейсерах. Все это вместе взятое показывало, что к кораблям были предъявлены слишком суровые требования в смысле постоянной готовности и непрерывных походов. На собственно блокадных эскадрах также появлялись признаки большого перенапряжения. Так, уже в ноябре приходилось направлять для ремонта одновременно по 3 крейсера из состава кораблей (правда устаревших) X эскадры крейсеров. Из состава других эскадр одновременно выбывало также до 3 кораблей для длительного ремонта. В конце концов, под влиянием постоянных походов начинала страдать и учебно-боевая подготовка личного состава. Выход из положения был найден в том, что широкую блокаду помощью Grand Fleet'a дополнили и частично заменили тесной блокадой помощью подводных лодок и рыболовных пароходов.

Несмотря на неблагоприятные условия погоды и навигационные трудности, связанные с плаванием в Германской бухте, несмотря на германские минные заграждения и на противодействие со стороны эскадренных миноносцев, самолетов, дирижаблей и подводных лодок, английские суда поддерживали тесное наблюдение над выходами из германских портов с замечательным упорством и не взирая на многие потери.

Дальнейшим средством для получения своевременных донесений о движениях и намерениях германских морских сил являлось развитие других отраслей службы разведки, наблюдения и связи. В начале войны англичане располагали достаточным числом агентов в германских портах и на прилегающих к Германии нейтральных побережьях, но их сами по себе прекрасные донесения приходили в большинстве случаев с таким запозданием, что в случае выхода германских судов нельзя

было уже принять своевременно необходимые меры. Обстановка изменилась, когда удалось быстро расшифровывать перехваченные германские радиотелеграммы, несмотря на сложную систему ключей; кроме того производились опыты по определению местонахождения отправителя радио помощью особых радиопеленгаторных станций, для деятельности, расположения и оборудования которых конфигурация английского восточного побережья была особенно благоприятной. Благодаря этим усовершенствованиям службы наблюдения и связи, английские главные силы получили с начала 1915 г. возможность,— вместо того, чтобы, как раньше, крейсеровать днем и ночью в море, — оставаться в гавани до тех пор, пока служба наблюдения и связи не давала тревожного сигнала. Со временем эти радиопеленгаторная и шифровальная службы развились в стратегическое вспомогательное средство высшего порядка для безопасного и легкого наблюдения за противником. Впервые это обнаружилось во время выхода германских линейных крейсеров 24 января 1915 г. против английских сил, предполагавшихся на Доггер-Банке. С помощью дешифровальной службы английское адмиралтейство получило в свое распоряжение, еще до выхода в море германских кораблей, точные данные относительно времени их выхода, состава отряда и его цели. Несмотря на это, англичанам и в этот раз не удалось привлечь свои главные силы настолько своевременно, чтобы воспрепятствовать уходу германских сил. Последние, правда, потеряли в бою с британскими линейными крейсерами броненосный крейсер „Blücher“, не без того однако, чтобы предварительно не вывести из строя английский линейный крейсер „Lion“.

Вообще же адмиралтейство не было довольно обстановкой, сложившейся в отечественных водах. Если владение морем означало способность свободно перебрасывать через него флоты, войска, запасы и товары и высаживаться в любом пункте, то таковое нельзя было считать бесспорным даже в водах, окружающих Англию. Германская минная война простиралась уже до западного побережья Англии, а поле деятельности германских подводных лодок казалось еще более протяженным. Какая польза была в том, что мировые океаны понемногу возвращались в английское владение, если на самом Северном море не было ни одного района, в котором можно было бы производить передвижение кораблей без значительной опасности? Слишком ясно выступали недостатки дальней блокады и связанная с нею свобода передвижений

противника, чтобы можно было отказаться от проверки правильности принятой стратегии, особенно же принимая во внимание то обстоятельство, что с освобождением британских мировых морских путей от германских крейсеров началось возвращение откомандированных сил к Grand Fleet'у.

Как-раз в самую середину таких размышлений обрушился обстрел германскими линейными крейсерами 16 декабря 1914 г. Хартлепуля и Скарборо, несмотря на то, что в этом случае английское адмиралтейство было своевременно предупреждено, благодаря наблюдениям за германскими радиопереговорами. Для отражения этой германской атаки адмиралтейство разделило побережье на два оборонительных сектора: один к западу от устья реки Гумбер, другой—к югу. В южном секторе имелся отряд из четырех легких крейсеров и двух флотилий эскадренных миноносцев, назначение которого состояло в том, чтобы при первом донесении о появлении германских сил у побережья выйти из Гарвича, имея одну эскадру линейных кораблей в качестве поддержки, и войти в соприкосновение с неприятелем.

Обеспечение сектора к северу от Гумбера ложилось на Grand-Fleet: в первую очередь из Кромарти должны были выходить линейные крейсеры и наиболее быстроходные и мощные линейные корабли для занятия в море такой выжидательной позиции, которая давала бы наилучшие возможности отрезать неприятеля, вне зависимости от местонахождения атакованного им пункта. Выбор места такой позиции при длине побережья в 300 миль представлял большие трудности. Правильное решение было найдено назначением позиции для крейсерства непосредственно перед проходом между германскими минными полями (выставленными перед устьями рек Тайн и Гумбер), в расстоянии 180 миль от Гельголанда и 110 миль от Гумбера; эта позиция почти совпадала с той позицией, которую предполагали занять германские линейные корабли на время обстрела побережья линейными крейсерами. Как известно, несмотря на столь удачную комбинацию, англичанам не удалось перехватить германские атакующие силы. Еще более грубой ошибкой, сделанной англичанами, являлось то обстоятельство, что отдельные ценные соединения они подставили под удары всего сосредоточенного Флота Открытого Моря, не обеспечив их поддержкою собственных главных сил, несмотря на то, что адмиралтейство знало о намерениях германских эскадр еще за двадцать часов до выхода в море. Хотя Grand Fleet и вышел из своих баз тотчас по получении первых донесений о по-

явлении германских сил у английского побережья, однако в течение критических часов он ни разу не подходил ближе 250 миль к своим выдвинутым вперед кораблям. Ход операции таким образом снова доказал, что базирование Grand Fleet'а на северные порты при наличии решительного противника таило в себе большие опасности, — тем более, что флот Канала, состоявший из устаревших линкоров, считался значительно обесцененным под влиянием опыта фалклэндского сражения, выяснившего полную безнадежность борьбы кораблей старых типов против линейных судов типа дредноут.

Напыщенная декларация лорда Фишера о военной зоне также потерпела тяжелый удар из-за обстрела английского побережья германскими судами. По этому поводу голландская пресса указывала, что Северное море не столь сильно замкнуто, как можно было бы предполагать, судя по английским газетам. По мнению датчан, вера в английское владение Северным морем была сильно подорвана среди всех наций, занимающихся морской торговлей: Англия даже не в состоянии защитить собственное побережье от нападения германских крейсеров. Пресса Соединенных штатов Америки также подчеркивала наличие доказательств тому, что британский флот — оплот английского народа — не может дать ни обеспечения Северного моря от появления неприятельских военных судов, ни воспрепятствовать атакам на английское побережье. О действительном заблокировании германского Флота Открытого Моря можно было говорить лишь постольку, поскольку английская система делала невероятным прорыв значительных германских сил в Атлантический океан.

Кругам английских морских специалистов казалось по меньшей мере сомнительным, что принятая дислокация Grand Fleet'а все еще соответствует обстановке; по их мнению, принцип сосредоточения сил, нашедший свое выражение в базировании в с е х соединений Grand Fleet'а на Скапа-Флоу, осуществлен был с излишне теоретическим пониманием этой доктрины и без учета здорового практического опыта прежних морских войн и таким образом доведен до крайности. Они указывали, что подобная дислокация, лишая морскую торговлю противника связи с мировыми океанами, правда, способствует извлечению его флота на север, чтобы там, при нападениях на блокадную линию, заставить его принять бой; но дислокация эта не соответствует обстановке, складывающейся при атаках противника, направленных непосредственно против входа в Канал или против восточного побережья Англии. По мнению этих морских

специалистов, лишь в редких случаях можно отразить такие операции своевременным выходом морских сил из Скапа-Флоу. Поэтому в Англии не было недостатка в приверженцах мысли о более тесном надзоре за Германской бухтой, осуществляемом из баз юго-восточного побережья, из которых можно было быстрее достичь соприкосновения с неприятельским флотом. Однако по мнению командующего флотом эти базы были слишком тесны и находились в слишком большой зависимости от смены приливов и отливов, частых туманов и близкого соседства германских минных полей, так что при их использовании фактически получился бы лишь малый выигрыш во времени, а в случае неблагоприятной обстановки — даже значительный проигрыш. К тому же необходимо было избежать всякого обстоятельства, ведущего к рассосредоточению сил. После многих споров в конечном итоге победила сторона, защищавшая необходимость базирования на северные порты, чему несомненно способствовал в общем пассивный образ действий германского флота. Но события 16 декабря и 24 января все же имели важное последствие. 21 февраля Grand Fleet окончательно был разделен на флот линейных кораблей и флот линейных крейсеров, и лишь 4 эскадры первого из них остались под непосредственным командованием Джеллико в Скапа-Флоу. Для разведывательной службы флот линейных кораблей располагал 4 эскадрами крейсеров, обычная задача которых состояла в поддержке X эскадры крейсеров при блокадной службе. Фактическим же соединением для отражения новых германских наступательных операций, участие в которых по мнению англичан (составленному на основании последнего опыта) ограничивалось линейными крейсерами, являлся флот линейных крейсеров под начальством адмирала Битти. Базирование этого соединения, состоявшего примерно из 10 линейных крейсеров и трех эскадр крейсеров, при соответствующем числе флотилий эскадренных миноносцев, было перенесено на Фирт-оф-Форт, который и остался его базою до конца войны. В отношении сил, базировавшихся далее на юг, англичане удовольствовались некоторым усилением охраны Канала и местной обороны побережья. Таким способом англичане не столько надеялись предупредить неприятеля, сколько, после его появления у побережья, атаковать его с тыла такими мощными силами, чтобы из этого похода в свои базы не вернулся ни один германский корабль.

Что касается британского флота линейных кораблей, то, начиная с января 1915 г., он большею частью стоял на рейде

в Скапа-Флоу; соединения крейсеров попрежнему часто выходили в море и иногда выдвигались на юг, до середины Северного моря. В отношении же экономической блокады в прямом смысле этого слова крейсеры все больше и больше разгружались развитием X эскадры, доведенной постепенно до состава 24 вспомогательных крейсеров, базировавшихся на устья рек Мерсей и Клайд. Эти вспомогательные крейсеры были разделены на 4 дивизии, крейсеровавшие в следующих районах: 2 дивизии — к северу от Фарререких и Шетландских островов, 3-я дивизия — между Фарререкими островами и камнями Sule Skerry, и 4-я — к западу от Гебридских островов. Такое расположение крейсеров давало надежду, что блокадопрорыватель будет замечен при пересечении по крайней мере одной блокадной линии. В течение 1915 г. X эскадра крейсеров осмотрела изложенным способом район площадью не менее 220 000 кв. миль, при чем ею было остановлено и осмотрено 2 281 торговое судно и 817 рыболовных пароходов, из которых 743 судна были приведены в английские порты. Блокада оказалась настолько действительной, что в течение последних пяти месяцев портов Норвегии и Дании достигли лишь 77 корабельных грузов, характер которых не был полностью знаком англичанам. Только 8 судам с важной контрабандой удалось уйти от английских вспомогательных крейсеров, а германская морская торговля (за исключением морской торговли на Балтийском море) была совершенно приостановлена. С другой стороны, все перечисленные мероприятия не могли воспрепятствовать проходу германских вспомогательных крейсеров „Berlin“, „Meteor“ и „Möwe“, которые, имея решительных командиров, прорывали блокаду где и когда они хотели. Лишь 29 февраля 1916 г. 2 крейсерам X эскадры удалось перехватить и потопить германский вспомогательный крейсер „Greif“, в 60 милях к северо-востоку от Шетландских островов, причем однако „Greif“ в свою очередь потопил вспомогательный крейсер „Alcantara“. X эскадра крейсеров и ранее терпела значительные потери. Так, в 1915 г. вспомогательный крейсер „Viknor“ взорвался у северного берега Ирландии на минах, поставленных вспомогательным крейсером „Berlin“; другой крейсер перевернулся со всем экипажем во время сильного шторма.

При малой действительности этой блокады следует удивляться, почему ни одно из многочисленных германских торговых судов, находившихся за границей, не попыталось на собственный риск испробовать счастье в качестве блокадопроры-

вателя, для доставки в Германию важного и драгоценного сырья. Можно, не преувеличивая, сказать, что именно данная морская война характерна почти полным отсутствием блокадопрорывателей. Несмотря на понемногу усиливавшуюся действительность экономической блокады, основания для быстрого и непосредственного уничтожения германского флота, с точки зрения британского руководства войною на море, оставались столь же вескими (по крайней мере к началу 1915 г.), как и раньше. Эти основания однако заслонялись главной задачей Grand Fleet'a, на ответственности которого, в первую очередь, лежало обеспечение тыловых коммуникаций армии и охрана в отечественных водах начальных пунктов и узлов британских морских торговых путей мирового значения. Вскоре однако опыт показал, что все блокадные мероприятия, принятые для разрешения указанной задачи, были бессильны против одного класса военных судов — именно против германских подводных лодок. Последние уже с начала 1915 г. стали развивать оживленную и все более решительную деятельность в Английском и даже в Ирландском канале, так что для борьбы с ними пришлось откомандировать значительное число флотилий эскадренных миноносцев Grand Fleet'a, которые для этой цели принуждены были покинуть свои блокадные позиции. Создавалось впечатление, что Германия, пользуясь новыми боевыми средствами, выступала с блокадой — против блокады, с военной зоной — против военной зоны и пыталась таким образом захватить инициативу в свои руки. 4 февраля германский морской генеральный штаб объявил все воды, окружающие Великобританию и Ирландию, включая Английский канал, военной зоной, в которой, начиная с 18 февраля, каждое торговое судно подвергалось уничтожению. Для нейтральных судов не делалось исключения. В то же время судоходство объявлялось безопасным к северу от Шетландских островов, в восточной части Северного моря и в 30-мильной полосе вдоль Нидерландского побережья. Для того, чтобы придать практическое значение этой декларации, которую в сущности можно было приравнять к блокаде английского побережья, — на ряду с подводной войной против морской торговли германцы приступили к заградительным операциям в большом масштабе тех же районах, причем мины ставились не только с подводных, но и с надводных судов. Так, 2 германских крейсера в ночь на 15 апреля выставили в 50 милях к востоку от Ярмута минное заграждение длиною в 30 миль. За этим заграждением последовало еще более обширное, поставленное в ночь

на 18 мая 4 германскими крейсерами на Доггер-Банке; наконец в ночь на 7 августа вспомогательный крейсер „Meteor“ проник в Морей-Фирт и преградил 450 минами вход в гавань Кромарти, где в то время, в числе нескольких других линейных кораблей, находилось и флагманское судно „Iron Duke“.

Против этой угрозы минной и подводной войны, на английской стороне вначале не оказалось другого средства, кроме применения теснейшей блокады германских портов. Тем самым вступал в новую стадию весьма часто обсуждавшийся план полнейшего заграждения устьев германских рек при помощи минных заграждений, сетей, а также кораблей, загруженных цементом и затопленных в нужных местах. Этим методом ведения войны часто пользовались морские державы во время прежних войн (последними им пользовались японцы у Порт-Артура), — правда, ни разу не достигнув полного успеха, несмотря на большие потери. Подобная попытка заграждения речных устьев, принимая во внимание особые условия районов германских рек, потребовала бы необычайного расхода в судах и в прочих боевых средствах. Если такая попытка и намечалась когда-либо к серьезному осуществлению, то после того, как Дарданелльская операция приобрела размах, потребовавший неожиданного и все растущего расходования сил, она казалась совершенно невозможной. В результате, из всего плана выполнимым осталось, в качестве блокадного оружия, лишь использование мин, посредством которых англичане надеялись со временем преградить вход и выход из Германской бухты для надводных и подводных морских сил.

В период с июня по август 1915 г. адмирал Джеллико старался провести этот план в адмиралтействе, подчеркивая, что размах заградительного плана должен ограничиваться только возможностью изготовления достаточного числа мин. По словам Джеллико, подобная минная блокада являлась лишь логическим дополнением к принятой форме широкой блокады, с целью обеспечить себя этим способом от неожиданных выпадов и атак германского флота. Адмиралтейство, однако, настроенное более наступательно, чем командующий флотом, не могло сразу освоиться с этою мыслью в виду того, что оно еще не желало ограничения свободы передвижения английских подводных лодок и надводных морских сил, которое явилось бы естественным следствием заградительных операций большого масштаба. Лишь операция вспомогательного крейсера „Meteor“ против Морей-Фирта, а также деятельность германских подводных заградителей у английского побережья поко-

рили адмиралтейство взгляду командующего флотом. Но все же постановка первых заграждений началась уже в начале января, в районе к северу от банки Амрум; в начале мая последовали дальнейшие заграждения между ними и германскими минными полями у Гельголанда. Сквозь последние заграждения уже 18 мая прошел весь германский флот, причем легкий крейсер „Danzig“ получил на мине тяжелые повреждения. Когда 29 мая германский флот, несмотря на это, направился в море другими путями в новую операцию, на английском минном поле к югу от рифа Боркум вновь подорвались 2 крейсера из состава сторожевого охранения, вследствие чего, по причине неподдававшейся учету минной опасности, операция была преждевременно прервана.

Таким образом, все возраставшее забрасывание Германской бухты минами начинало стеснять оперативную свободу Флота Открытого Моря,—в особенности, когда вскоре обнаружилось, что имевшееся количество тральщиков недостаточно для обеспечения флоту безопасных путей, принимая во внимание неблагоприятные условия погоды и сравнительно большое расстояние заграждений от германских баз. Опасаясь, что выходные фарватеры из Германской бухты временно могут сделаться непроходимыми из-за мин, командующий флотом 2 июля поднял вопрос об открытии Бельтов, с целью иметь на всякий случай в своем распоряжении второй выход через Скагеррак.

К этому времени у английского адмиралтейства все настоятельнее становилась забота об ограничении оперативной свободы противника путем использования мины в качестве блокадного оружия; причина этого явления лежала в том, что и сам Grand Fleet был существенно стеснен в своих движениях вследствие откомандирования многочисленных эскадренных миноносцев для борьбы с подводными лодками, участвовавшими в войне против морской торговли, а также вследствие недостатка в топливе, явившегося результатом забастовки в угольных копях.

Проводившаяся обеими сторонами минная война настолько обострилась в течение следующих месяцев, что в ночь на 12 сентября в море находились одновременно и германские и английские морские силы, вышедшие в заградительные операции. В то время, как германские крейсеры снова выставляли большое заграждение на середине расстояния между Гумбером и Эмсом, английские морские силы точно так же незамеченно забрасывали минами всю северную часть Германской бухты, между Гельголандом и банкою Амрум.

В результате на обратном пути после выполнения операции германский флот попал на это заграждение, причем взорвался на мине лишь один миноносец. 16 сентября обнаружилось, что и средний фарватер Гельголандской бухты загражден минам, так что свободными от мин оставались лишь фарватеры непосредственно под берегом, в направлениях к западу и северу.

К счастью материальная часть английских мин в то время была еще настолько несовершенна, что германский флот на первое время мог быть обеспеченным от серьезных потерь. Более серьезная опасность заградительных операций заключалась в неизвестности размера загражденных пространств. По данным, опубликованным после войны, англичане в одном лишь 1915 г. поставили 4 498 мин в районе Германской бухты. С усилением минной войны оперативная свобода флота и подводных лодок все больше ставилась в зависимость от работоспособности тральных соединений, которые удавалось пополнять лишь ценою больших затруднений. Такое влияние минной войны оказалось возможным только потому, что неблагоприятные географические условия не давали Флоту Открытого Моря других путей для выхода, кроме воронкообразной и узкой Гельголандской бухты. Кроме того, все увеличивавшемуся разбрасыванию мин не были своевременно поставлены пределы путем постановки контр-заграждений в том же районе, чтобы увеличением минной опасности помешать работе неприятельских минных заградителей. По странному стечению обстоятельств, ни германским сторожевым судам, ни достаточно часто выходившим с этой целью в море флотилиям эскадренных миноносцев ни разу не удалось застать хотя бы один из английских заградителей во время постановки им заграждения.

Увеличившаяся подводная и минная опасность особенно тяжело воспринималась на подходах к входным фарватерам в Германскую бухту подводными лодками, при их отправлении и возвращении из операций против морской торговли. Вскоре, по мнению личного состава германских подводных лодок, эти районы сделались наибольшими из всех противолодочных препятствий, которые им приходилось преодолевать во время своих операций. Однако английская минная блокада все же не достигла стратегически ощутимого ограничения оперативной свободы подводных лодок.

На Флот Открытого Моря, деятельность которого с весны 1916 г. снова оживилась со вступлением в командование адмирала Шеера, также не повлияли случайные повреждения от-

дельных его кораблей на минах. Первая операция, проведенная под руководством нового командующего, состоялась 5 марта (в районе устья реки Шельды) и обошлась без потерь на минах. Зато 21 апреля, во время разведывательной операции, направленной в район Хорнс-Рифа, на минах подорвался близ банки Амрум крейсер „Graudenz"; 24 апреля, при операции всего флота против Ловестофта, минную пробоину получил даже линейный крейсер „Seydlitz", подорвавшийся на заграждении к северу от острова Нордерней; в обоих случаях операции не прерывались.

Таким образом, чем больше англичане ограничивались установкою на минную блокаду, тем менее становилось ее влияние на свободу передвижения германских морских сил. Большего действия и нельзя было ожидать до тех пор, пока минные заграждения предоставлялись на произвол судьбы, а германским тральным работам не противопоставлялось ничего, кроме случайных атак подводных лодок на тральщики и на обеспечивающие их силы. Для воспрепятствования тральным работам пришлось бы установить постоянное наблюдение за заграждениями морскими силами; однако на английской стороне хотели всячески избежать такого наблюдения, чтобы не создавать тем самым невыгодных условий, свойственных общей тесной блокаде, по крайней мере до тех пор, пока германский флот оставался непобежденным. Поэтому более опасным для операций германских подводных лодок являлось заграждение Северного моря в таких районах, которые были недоступны для тральных работ.

Началом такого заграждения явилась постановка англичанами в начале 1915 г. на линии Фолькстон — Гри-Нэ сетей, подвешенных на плотах. Это заграждение часто уничтожалось вследствие влияния сильных приливных течений и неблагоприятной погоды и редко стояло на месте в полном виде. Кроме того оно находилось слишком близко к германским базам во Фландрии, из которых делались повторные прорывы заграждения: первый из них был произведен в ночь на 27 октября 1916 г. III и IX флотилиями эскадренных миноносцев, причем у сетевого заграждения было затоплено или тяжело повреждено значительное число английских сторожевых судов. Это заграждение впоследствии было заменено комбинацией из мин и сетей между устьем Темзы и голландским берегом, оказавшейся также не слишком удачной. Наконец в 1917 г. на месте первого минно-сетевого заграждения в районе Дувр—Калэ было установлено новое, состоявшее из 4 000 мин,

с разными углублениями, поставленными в 10 рядов, так называемое „ступенчатое“ заграждение (Treppensperre), которое должно было обладать действительностью против подводных лодок на любой глубине. Ночью весь район обеспечивался световой преградой, имевшей целью заставить подводные лодки уходить на глубину, а значит — на мины. Окончание этого заграждения явилось первым мероприятием решающего значения. Оно заставляло подводные лодки зачастую следовать окольным путем, к северу от Шотландии, чтобы достичь района операций. Результатом этого явились жестокие бои при выходе из Канала. Между прочим в ночь на 22 апреля 1917 г. германские эскадренные миноносцы, прорвав заграждение, приступили к обстрелу Дувра и Калэ. Конечно германские корабли терпели потери и получали повреждения, но и те, и другие были невелики сравнительно с таковыми же у противника: в период с 1915 по 1917 г. английская дуврская флотилия потеряла не менее половины своего судового состава.

Мысль дополнить тесную минную блокаду широкой, не подверженной тралению со стороны германских морских сил, привела в конце концов к попытке заградить громадный водный район между Норвегией и Оркнейскими островами. Этот гигантский план был проведен в жизнь однако лишь после вступления в войну Соединенных штатов Америки. Дело шло о заграждении минами промежутка длиною в 250 миль, к тому же еще при наличии глубин до 274 метров, для которых первоначально вовсе не имелось пригодных мин и минрепов. При применении взрывателей обычного типа пришлось бы на указанном протяжении поставить не менее 400 000 мин; усовершенствование американского изобретения — антенной мины — дало возможность сократить это число до 100 000 мин. Правда, уже при постановке этого гигантского минного поля 4 — 10% всех мин взрывались самостоятельно, что повторялось неоднократно и впоследствии, при прохождении заграждения германскими подводными лодками, которые оставались при этом совершенно неповрежденными. Вытраливание заграждений после войны показало, что лишь 43% всех мин осталось на своих местах (из поставленных с малым углублением — даже лишь 28%). Фактически на этом заграждении погибло не более 2—4 германских подводных лодок. Таким образом действительный успех этого гигантского заграждения, при постановке которого было проявлено много изобретательности и смелости, оказался довольно незначительным, но в известном моральном успехе ему отказать нельзя. Еще в сентябре 1918 г. союзники

серьезно обсуждали вопрос о постановке подобных же заграждений в Средиземном море для заблокирования Дарданелл, Отрантского и Гибралтарского проливов и других узкостей.

Германия в общем потеряла около 36 подводных лодок от мин, из которых лишь часть падает на минные заграждения всех блокадных линий.

Вместе с возобновлением 1 февраля 1917 г. подводной войны против морской торговли тесная минная блокада Германской бухты становилась все более острой и угрожающей, что вполне соответствовало общему перерождению войны в чисто материальную войну (Materialenkrieg). Тральщикам постоянно приходилось прокладывать новые тральные фарватеры сквозь заброcанный минами район, простиравшийся за линию Codeшеллинг — Хорнс-Рифф; линейным кораблям и линейным крейсерам приходилось служить обеспечением легким силам, конвоировавшим тральщики и подводные лодки в этом же районе, лежавшем вне обстрела собственных береговых батарей. Вскоре внешние участки этого района сделались ареною почти ежедневных воздушных боев. Дирижабли забрасывали бомбами неприятельские морские силы у границы загражденного района; самолеты и эскадренные миноносцы отгоняли неприятельских летчиков на запад. Летчики давали возможность неприятелю быстро устанавливать районы новых работ германских тральщиков, вследствие чего неприятель ставил все новые и новые линии в только-что протраленных проходах своих заграждений. В конце концов пришлось помириться с оставлением внешних заграждений невытраленными и с проходом подводных лодок под ними; поддерживался лишь внутренний, свободный от мин, район для всплывания подводных лодок. Однако после технического усовершенствования английских мин подводные лодки стали погибать при нырянии под внешние заграждения, так что необходимо было искать какой-либо выход из положения. Тогда обратились к ночным внезапным походам блокадопрорывателей, тральщиков и эскадренных миноносцев с поставленными тралами, с целью выяснить обстановку во внешних участках загражденного района; последующий период ознаменовался непрерывной борьбой за свободные от мин фарватеры: одна сторона тралила на них мины, другая забрасывала их минами. В конце концов Англия увеличила район на север до Ханстхольма и на юг до Текселя, вследствие чего свободный от мин проход, тралившийся в самом узком месте минного пояса, снова удлинился на 20—25 миль.

До октября 1917 г. англичане выставили в заграждениях Германской бухты 21 000 мин; с октября по декабрь эти заграждения были еще значительно усилены 10 400 минами улучшенного образца, а в течение 1918 г. они выставляли ежемесячно не менее 3 000 мин. Нечего удивляться, что при таких условиях германские потери в заблокированном районе стали значительно расти по сравнению с прежними годами.

1 сентября 1917 г. близ Лингвига (Lyngvig) германский конвой из четырех рыболовных пароходов, сопровождавший на юг две подводные лодки, сделался жертвою 4 английских крейсеров и 15 эскадренных миноносцев; подводные лодки избавились от противника погружением, а германские самолеты в то же время забросали его бомбами. Вскоре неприятель стал атаковывать и непосредственно соединения тральщиков. Так, 13 августа флотилия тральщиков была принуждена бросить свои тралы, будучи атакована 3 крейсерами и 8 эскадренными миноносцами, прежде чем подоспели более мощные германские силы.

Вместе с увеличившейся интенсивностью „позиционной войны“ („Stellungskrieg“) в блокадной линии, эти бои приобретали все более бурный характер. 17 ноября дело дошло до более крупного боя, примерно на середине линии Тершеллинг — Хорнс-Рифф. В этом бою на германской стороне приняли участие две флотилии тральщиков, одна флотилия эскадренных миноносцев, одна группа блокадопрорывателей, 6 легких крейсеров и 2 линейных корабля, а также некоторое число самолетов; против них выступали на английской стороне 4 линейных крейсера, 6—8 легких крейсеров и 18 эскадренных миноносцев. Решительный отпор, данный английской атаке, отбил у противника охоту к ее повторению; на германской стороне погибло лишь одно сторожевое судно.

Таким образом и в 1917 г. английская минная блокада Германской бухты не могла все же препятствовать выходам частей Флота Открытого Моря, но лишь случайно и временно задерживала эти выходы (не говоря уже о полной стратегической беспрепятственности движений подводных лодок). Наиболее замечательными из подобных операций являлись две, быстро друг за другом следовавшие, атаки английских торговых путей между Бергеном и Лервиком.

Первая из них была выполнена 16 октября 2 легкими крейсерами „Brummer“ и „Bremse“, вторая — 11 декабря 4 эскадренными миноносцами II флотилии. В обоих случаях германским силам удалось без остатка уничтожить как англий-

ский конвой в числе нескольких грузовых пароходов, так и охранение, состоявшее из нескольких эскадренных миноносцев и вооруженных рыболовных пароходов; оба германские отряда вернулись в свои базы почти без всяких повреждений.

Несколько подобных же набегов с такими же результатами были произведены на английских торговых путях между Голландией и Англией (точнее, перед устьем реки Тайн); в то же время между Фландрией и базами Германской бухты происходил постоянный обмен легких сил, которому неприятель лишь редко оказывал помеху. Тем более англичане продолжали прилагать старания для фактического достижения полного закрытия входа в Германскую бухту минами, не взирая на колоссальное расходование материальной части. Но, несмотря на это, до января 1918 г. на минах погибли лишь 1 подводная лодка и 2 тральщика. Поэтому в конце 1917 г. и в начале 1918 г. в Англии часто слышались голоса, утверждавшие, что блокада останется недействительной до тех пор, пока английский флот не сделает попытки отыскать спрятавшийся за минными заграждениями германский флот и уничтожить его. Лишь таким образом будто бы можно было справиться с подводной войной. Даже задавался вопрос: „какая польза от всех побед на сухопутном фронте, когда германский флот остается невредимым?"

В конце концов, во внешней зоне загражденного района получилось целое нагромождение мелких боевых столкновений, столь характерное для всего дальнейшего хода минной войны, приобретавшей все более и более ожесточенный оттенок. 19 января 1918 г. в 50 милях к северо-западу от Гельголанда погибли от взрыва на минах при встрече и проводах подводных лодок следующие корабли: один эскадренный миноносец, два тральщика, одно сторожевое судно и одна подводная лодка; оставшиеся суда сторожевого охранения с большим трудом и опасностью удалось вывести из минного поля. В такой обстановке приходилось выдвигать германские крейсеры и линейные корабли все ближе и ближе к соединениям тральщиков, чтобы обеспечить последние от нападений неприятельских сил. В результате, в начале февраля взорвался на мине и получил тяжелые повреждения крейсер „Stralsund". В тот же вечер и в последующую ночь погибли быстро друг за другом 7 сторожевых судов, входившие в состав охранения при проводке 2 подводных лодок; лишь на следующий день удалось освободить остальную часть сторожевого охранения из района убийственного заграждения. За этими потерями следовали дальнейшие.

Несмотря на это, 14 февраля удался прорыв в Зеебрюгге II флотилии эскадренных миноносцев, имевшей целью выйти оттуда в атаку английских легких сил, державшихся между Дувром и Калэ, а также для уничтожения многочисленных сторожевых судов, вооруженных рыболовных пароходов, моторных катеров и противолодочных сторожевых судов, обнаруженных близ уже упоминавшейся сетевой преграды, которой так опасались германские подводные лодки. Этот прорыв повлиял в том отношении, что проход узкости Дувр—Калэ сделался для германских подводных лодок на некоторое время менее опасным. Далее, за поиском II флотилии в Скагеррак для захвата нейтральных пароходов с неприятельскими и контрабандными грузами последовала 23 апреля большая операция всего Флота Открытого Моря, направленная против оживленного движения английских конвоев между Фирт-оф-Фортом и Бергеном. Проход через загражденный район, правда подготовлявшийся в течение многих недель, удался без потерь. Утром 24 апреля Флот Открытого Моря в полном составе находился против Ставангера. Однако между параллелями 59° и 60° северной широты он не обнаружил ни неприятельских сил, ни конвоев, в виду чего к следующему утру подошел к внешней оконечности прохода в загражденный район. В течение девяти часов флот проводился соединениями тральщиков через минный пояс, причем на мине погиб лишь 1 тральщик. В это время неприятельская подводная лодка достигла попадания одной торпедой в линейный крейсер „Moltke“, шедший малым ходом вследствие повреждения в машине.

Такая сравнительно большая оперативная свобода германских надводных и подводных сил могла поддерживаться в 1918 г. только ценою больших жертв. Так, на рассвете 27 марта неприятелю удалось уничтожить 3 сторожевых судна, имевшие назначением служить ограждением на протраленном для прохода конвоя фарватере, а сам фарватер — тотчас же вновь заградить минами. 30 марта с моря после контрольного крейсерства возвращалась XIV полуфлотилия эскадренных миноносцев; рано утром эта флотилия оказалась на густом, мелко поставленном минном поле, в 60 милях на северо-запад от Гельголанда. 3 эскадренных миноносца погибли в быстрой последовательности друг за другом, а остальные встали на якорь и спасли большую часть команды погибавших миноносцев. Для спасения уцелевших миноносцев пришлось сосредоточить 1 дивизию мелко сидящих тральщиков,

1 полуфлотилию тральщиков, 2 спасательных парохода, 2 флотилии эскадренных миноносцев, 6 крейсеров, 2 линейных крейсера и целую дивизию линейных кораблей [1]. Постоянное пребывание неприятельских сил у границы загражденного района и наличие глубоко поставленных мин (не позволявших проходить этот район в погруженном состоянии) имело следствием, что подводные лодки стали проходить этот район только в ночное время. К 15 апреля после уничтожения сотен мин удалось оборудовать северный проход шириною в 4 мили, проходимый также и для линейных кораблей. Впервые у этого прохода было применено особое обеспечение его, в виде постановки „контр-заграждения“ со стороны наиболее вероятного подхода новых неприятельских минных заградителей.

Еще труднее становилась очистка фарватера через загражденный район в расстоянии 20—50 миль к северу от Тершеллинга с целью поддержания свободного прохода во Фландрию. При подобной попытке VIII полуфлотилия тральщиков потеряла 19 апреля 3 тральщика, на которых погибло 100 человек команды. Остальные тральщики и четыре эскадренных миноносца, предполагавших следовать в Зеебрюгге, встали на якорь; на следующее утро, стоя еще на заграждении, они были атакованы неприятельскими крейсерами и эскадренными миноносцами и спаслись лишь благодаря немедленно подоспевшим германским дозорным силам, которые при этом вошли далеко в опасный от мин район.

Особенно велики были потери охранения подводных лодок в июле. 7 сторожевых судов погибли на новых неприятельских минных заграждениях с 10 офицерами и почти 200 матросами.

31 июля соединению тральщиков пришлось в 100 милях к северу от Тершеллинга произвести тяжелую и опасную работу по травлению фарватера через три рядом поставленные заграждения только для того, чтобы провести одну подводную лодку к внешней границе минного пояса. На обратном пути один из тральщиков погиб.

Деятельность неприятельских сил в пограничном с загражденной зоной районе становилась также все интенсивнее и неоднократно приводила к оживленным боям, особенно с германскими дирижаблями и самолетами. Согласно донесения дирижабля, 1 августа неприятель подошел непосредственно к загражденной зоне в составе 9 линейных кораблей, 2 линейных

[1] 4 линейных корабля. — *Е. Ш.*

крейсеров, 2 легких крейсеров, 1 привязного аэростата и 22 эскадренных миноносцев; у многих миноносцев на буксире находились самолеты. 11 августа самолеты донесли о движении аналогичного соединения со стороны Тершеллинга. Такие известия имели следствием немедленные выходы всего Флота Открытого Моря в полном составе для отражения возможной попытки прорыва неприятеля. Однако обычно бывало достаточно одного выступления германских самолетов, чтобы побудить неприятеля к повороту на обратный курс.

И все же, когда в октябре 1918 г. очищалась Фландрия, удалось провести без всяких потерь все возвращавшиеся оттуда флотилии эскадренных миноносцев и подводных лодок; только последним 3 подводным лодками пришлось вернуться через Скагеррак. Заграждение минами Германской бухты, а в последней фазе войны и Каттегата, проведенное с колоссальными материальными расходами, вряд ли оправдало те надежды, которые возлагались на него англичанами. Деятельность германских соединений тральщиков, которой неприятель не мог помешать иначе как выдвигая свой флот, приводила эти надежды все снова и снова к крушению.

В остальном развитие минной блокады в 1917 и 1918 гг. со всеми сопутствовавшими ей явлениями показывает, как далеко отошло ведение войны на море от своих настоящих целей, вследствие применения этого косвенного блокадного средства. Даже при исключительно благоприятных для этой формы блокады условиях последней войны, связанный с нею материальный расход не находился в должном соответствии с достигаемыми ею результатами. Окончательный результат войны зависел от столь многих причин, в первую очередь причин из области политики, что совершенно невозможно приписывать его, как это часто практикуется, исключительно действию блокады и тем самым доказывать правильность почти исключительного применения этого боевого средства. На протяжении данной главы мы видели, что даже в английском лагере по этому поводу постоянно возникали сомнения. Многие совершенно не были убеждены в успешности стратегии „wait and see“ [1], принятой Grand Fleet'ом. К изложенному нужно добавить, что этот род блокады, особенно поскольку в него втягивались нейтральные государства, оказался вредным не только для заблокированных стран, но

[1] Буквальный перевод — «ожидать и наблюдать». — *Е. Ш.*

и для некоторых из союзников. Так, русский офицер, состоявший для связи при Grand Fleet'e, бывший капитан 1-го ранга Шульц, уже в 1915 г. обращал внимание англичан на то обстоятельство, что эти блокадные мероприятия отрезают Россию от сообщений с промышленными странами Запада настолько же, насколько отрезаны сами центральные державы. Таким образом, дальняя блокада, направленная против последних и в конце концов охватившая и скандинавские страны, одновременно истощала силы России, пока наконец недостаток в артиллерии, боевых запасах и других военных материалах не усугубил распада русской армии и не привел к окончательному крушению России.

Подводя итог, можно сказать, что *в общем случае, при пассивном образе действий блокирующего флота, применения одной только блокады недостаточно для достижения стратегических решений*.

ГЛАВА ШЕСТАЯ.

МЕТОДЫ ОСПАРИВАНИЯ ВЛАДЕНИЯ МОРЕМ.

I. „FLEET IN BEING“, ФЛОТЫ В ОБОРОНИТЕЛЬНЫХ ОПЕРАЦИЯХ.

Обеспечение владения морем — это цель более сильного на море. Противник, численно более слабый или же находящийся в менее выгодном географическом положении, не может предпринять ничего иного, как пытаться делать это владение морем **спорным**. Если он не в состоянии обеспечить себе владение морем, он не должен терять надежды занять в морской войне подобающее место. Часто не допускают мысли, что и на море возможна стратегическая оборона, которая дает возможность более слабой стороне **оспаривать владение морем у более сильного противника**. К положительному решению такой метод действий привести не может; однако и более сильный не будет в состоянии добиться абсолютного владения морем; более слабый же сможет добиться промедления, которое не даст сильнейшему флоту развить давление прежде, чем в другом месте, хотя бы на сухопутном фронте, наступит решение в пользу более слабого. Как ни действительна будет тогда блокада и все прочие мероприятия более сильного флота,— пока слабый флот не разбит, он остается весьма существенной помехой для свободы действия первого. Многочисленные морские силы будут прикованы к различным районам для наблюдения за более слабым флотом, в то время как может быть в других районах они могли бы способствовать решительному успеху; весьма важные морские экспедиции более сильного могут вследствие этого претерпеть нежелательные ограничения. Корбет указывает, что во время семилетней войны, благодаря наличию всегда готового к бою, но никогда не действовавшего решительно французского флота, англичанам для завладения Канадой потребовалось пять кампаний. Если бы уже в первый год войны французы были разбиты, то Англия потратила бы для достижения цели на половину меньше времени. Такое промедление решения, само по себе неминуемое, могло бы быть использо-

вано Францией для захвата территории в других местах, дабы заставить Англию вернуть в обмен на нее, при заключении мира, ее завоевания на американском материке.

Также и Наполеон всячески избегал во время войны с Англией решительного морского боя до тех пор, пока путем залючения союзов и иными путями он не смог набрать достаточно сил, чтобы начать борьбу с англичанами за владение морем. Ко времени, когда в Трафальгарском бою было достигнуто решение не в пользу Наполеона, могущество последнего на материке столь укрепилось, что потеря флота не могла его умалить; еще девять лет он мог держаться против Англии. При наличии мощной армии стратегическая оборона на море может поставить более сильную морскую державу в весьма тяжелое положение. Но даже самый сильный флот будет поставлен в необходимость прибегнуть к такой обороне, если он действует против коалиции и не в состоянии появиться на всех театрах войны с превосходными силами. В этом случае флот попробует обеспечить себе хотя бы в одном месте превосходство в силах и хотя бы там добиться владения морем,— в то время как во всех других районах он оставит лишь такое количество судов, которое ему поможет осуществить оборону и сделать владение морем противника спорным. В таком положении находилась Англия во время американской войны за независимость.

Однако при настоящих рассуждениях следует снова предостеречь от распространения понятий, присущих ведению сухопутной войны, на морскую. И в сухопутной, и в морской войне целью обороны является не что иное, как затяжка решения, пока военное или политическое развитие хода войны не приведет к уравнению сил, которое позволит перейти в наступлению. Однако же практическое применение этого принципа различно: в то время, как в сухопутной войне понятие об обороне связано с представлением об укрепленных позициях, которые более сильный должен атаковывать до истощения, в морской войне подобная картина невозможна, так как для более сильного флота почти никогда не может быть необходимости следовать за противником до его баз и перед последними расходовать свои силы в безнадежных боях. Ведь с отступлением в базу более слабый флот открывает перед врагом все морские пути и тем самым отказывается от цели всех морских операций. Ведь и на сухом пути армия будет действовать против неприятельских позиций лишь в том случае, если они расположены между нею и целью ее операций. Если это не так,

то армия, занимающая подобные позиции, выключится из войны совершенно так же, как флот, который занят исключительно тем, что старается защитить свою базу.

В сухопутной войне с обороной всегда связано понятие нанесения ущерба противнику, основанное на том, что одна армия стремится атаковать оборонительные позиции другой, чтобы достигнуть цели войны. Без нанесения ущерба противнику всякая оборона бесцельна, а при некоторых обстоятельствах может стать даже роковой. Обороной в морской войне не может называться такое состояние, когда флот отступил в свою базу, предоставив все остальное противнику; обороняться, — значит путем стратегических и тактических мероприятий избегать решения и вместе с тем быть готовым к бою в любой момент, когда обстоятельства станут более благоприятными. Чтобы даже в состоянии обороны оставаться опасным для противника, нужно все время предпринимать хотя бы небольшие наступательные операции, занимать противника, наносить ему вред и, если возможно, стараться подобраться к его важным сообщениям. Оборона должна показать, что и при ее применении возможно нанесение сильных ударов, а то неприятель будет действовать, не считаясь с нею.

Гораздо правильнее слово „оборона“ заменить выражением, уже ставшим историческим, — „Fleet in being“ (флот в наличии, наготове). Впервые это выражение было употреблено, во время войн за престолонаследие Пфальца, английским адмиралом Гербертом, впоследствии лордом Торрингтоном, в 1690 г. В то время французской Тулонской эскадре удалось прорваться через Гибралтарский пролив и соединиться в Бресте с Турвилем. Состав французского флота достиг 70 линейных кораблей; французам представилась блестящая возможность, до соединения англо-голландских эскадр Канала, разбить их порознь и добиться владения морем в Английском канале. Торрингтону удалось, до появления Турвиля с соединенным французским флотом перед островом Уайтом, со своей стороны собрать лишь 56 английских и голландских кораблей. До прибытия ожидаемых серьезных подкреплений из Кадикса и Ирландии он оставался слабее противника. Хотя вторжение французов в Ирландию развивалось успешно и была налицо опасность, что французы распространят свои морские операции до Шотландии и смогут захватить важные английские атлантические конвои, все же Торрингтон решил, непрерывно наблюдая за французским флотом, держаться выжидательной стратегии, — даже если бы ему пришлось отойти в Темзу, под защиту канонерских

лодок. Лишь так он мог надеяться, после сосредоточения всех своих сил, вернуть себе возможность бороться за владение морем. Рисковать преждевременно в борьбе с более сильным противником было, по его мнению, лучшим средством, чтобы после одного поражения совершенно лишиться владения морем. Чтобы обозначить свой образ действия, он употребил выражение fleet in being. Однако это выражение было понято британским правительством неправильно, и ему было приказано, в случае благоприятного ветра, не уклоняться от боя. Следствием такого приказания явилось тяжелое поражение англичан у Бичи-Хэд. Торрингтону все же удалось, пожертвовав авангардом голландцев, своевременно оторваться от французов и завлечь их без боя настолько далеко за собой, пока в Плимут благополучно не прошли находившиеся в большой опасности английские эскадры, шедшие из Кадикса и Ирландии, а также один важный конвой из Средиземного моря. Хотя Торрингтон был принужден против воли дать бой в неподходящем месте и в неблагоприятное для себя время, его план удался и был нарушен план Турвиля — бить противников по частям; но вследствие неудачного боя у Бичи-Хэда Торрингтон не был уже в состоянии перейти, как он первоначально предполагал, в наступление.

Такой образ действия произвел на его противника столь сильное впечатление, что в последующем году Турвиль прибегнул к совершенно такому же образу действий в своей знаменитой „campagne au large". В течение долгих месяцев он оттягивал союзные англо-голландские флоты за собою далеко в Атлантический океан, не вступая с ними в бой. Этим он достиг не только избавления французского побережья от нападения. Самым главным оперативным морским районом в то время был Канал, который оставался открытым для направляемых в Ирландию французских транспортов и для каперской войны. Превосходные силы союзного флота не смогли использовать владение морем. Правда, этот союзный флот своим образом действий всячески способствовал успешному выполнению задачи французского флота. В донесении об этой своей операции Турвиль приходит к выводу, что при правильных действиях противника французам было бы крайне трудно длительно избегать боя.

Через сто лет, в начале американской войны за независимость, английский адмирал Кемпенфельдт дал директивы для fleet in being, который он понимал далеко не столь пассивно, как можно было предположить, исходя из соотношения сил в то время,

„Многое, если не все, — писал он, — зависит от флота Канала. Этот флот слабее неприятельского. Требуется очень большая ловкость, чтобы, нарушая планы противника, использовать выгодные возможности для боя; необходимо направлять все усилия против того или иного слабого пункта неприятельских линий. Если такого случая не представится, нужно следовать за неприятелем по пятам, все время держать его в напряжении и не давать ему что-либо предпринимать без риска: его все время надо занимать, чтобы он не мог думать ни о чем другом, как об отражении наших атак".

Английская стратегия в дальнейшем течении войны не могла помешать признанию независимости Соединенных Штатов. Тем не менее Англия сумела, несмотря на потерю своих самых ценных владений, сохранить свой престиж и свое влияние в Европе, тогда как Франция была на краю истощения сил.

Учение о fleet in being сводится к тому, чтобы не дать возможности численно более сильному противнику, которому необходимо для выполнения своих планов абсолютно владеть морем, добиться этого владения путем решительного боя. Хотя более слабый флот будет лишь обороняться, тем не менее он использует каждую возможность наносить неприятелю вред непрерывными ударами. Следует однако постоянно иметь в виду границы возможных достижений при ведении войны таким методом. Если достижение владения морем является предпосылкой, без которой война не может быть выиграна, то цель эта никогда не может быть достигнута стратегической обороной. Все остальное ведет к неверным заключениям, которых было особенно много в военно-морской истории Франции.

Критикуя военно-морскую историю Франции, необходимо все же тщательно отделять политику от стратегии. В своем труде о морской стратегии Корбет пишет: „Не всегда была плоха стратегия обороны; часто плоха бывала политика, которая заставляла французских адмиралов вести негативные операции. В связи с тем, что Франция — держава континентальная, ее политика, ставившая себе континентальные же цели, часто не давала выхода ее военно-морской силе. Политика это оказывалась роковой в двух направлениях. Она принуждала французские морские силы быть пассивными не только тогда, когда те были слабы, но даже, когда они были сильны. Постоянное применение обороны развивало силу привычки, благодаря которой французский флот становился

неспособным к нанесению крепких ударов, даже когда сил для них хватало. Иначе нельзя объяснить поведение столь доблестной нации во время американской войны за независимость, когда представлялись возможности отплатить английскому флоту за былые поражения".

На самом деле при оборонительном ведении войны всегда имеется налицо некоторая опасность в моральном отношении. Несмотря на это, не следует утрачивать ясных взглядов именно на оборону и на пользу, которой можно от нее ждать при известных обстоятельствах. Эта опасность будет уменьшена, если перед нашими глазами всегда будет стоять требование— связывать с этой формой ведения войны понятие о неутомимых и осторожных наступательных операциях. Условия ее применения сильно изменились со времен парусного флота, с его зависимостью от перемены направления и силы ветра; стратегическая форма ее применения значительно выдвинулась вперед, по сравнению к тактической. Тем не менее и в наше время давно создавшееся, но часто понимаемое неправильно понятие о fleet in beingс охранило полностью свое значение.

Во время мировой войны повторилось то же самое, что в этой главе было сказано о военно-морской истории Франции. Как Франция, так и Германия — континентальные державы, с континентальными целями; требования армии в Германии нередко подавляли в мировую войну требования флота; политика Германии заставляла флот вести оборонительные операции даже тогда, когда были силы и возможности наносить удары наступательными операциями.

Соотношение сил между Англией и Германией в начале войны было крайне неблагоприятным для второй. Тоннажу линейных судов держав Согласия (800 000 *т.*) центральные державы могли противопоставить лишь 400 000 *т.* Даже если сравнить силы сторон, имевшиеся в распоряжении для эскадренного боя в Северном море в августе 1914 г., то и тогда 24 английским дредноутам немцы могли противопоставить всего лишь 16. Соотношение сил было 3 : 2. Соотношение это не изменилось в выгодную для Германии сторону даже после вступления в строй новых боевых единиц. Крейсеров у Англии было почти в три раза больше, миноносцев больше чем в два раза; лишь в отношении подводных лодок, пригодных для дальних операций, Германия имела некоторый перевес, как и в отношении воздушных сил. К этому при-

бавлялись особые невыгоды географического положения и отсутствие опорных пунктов в дальних водах. Вследствие этого, боевая деятельность Флота Открытого Моря с самого начала ограничилась Северным и Балтийским морями.

При таких обстоятельствах морской генеральный штаб был принужден решиться на стратегическую оборону. Флот открытого моря решено было применять в качестве fleet in being.

Против этого нельзя было бы возражать, если бы только сущность этой формы ведения войны была правильно понята. Основной план операций был составлен, исходя из предположения, что Германская бухта является оборонительной позицией, против которой рано или поздно неприятелю придется вести наступательные операции, и что ему можно будет тогда наносить урон путем вылазок. Поэтому главнейшей целью операций было „нанести урон английскому флоту путем активных операций (вылазок) против сил, блокирующих Германскую бухту“. Лишь после того, как путем таких операций, сопровождаемых постановкой мин и действиями подводных лодок, будет достигнуто „уравнение сил“, предполагалось пытаться вызвать при благоприятных обстоятельствах неприятельский флот на бой. Тут мы видим типичный случай опасности перенесения понятий сухопутной войны на морскую, так как для английского флота ни в какой мере не существовало необходимости эту позицию атаковать. Цель английского флота заключалась в обеспечении своих морских сообщений, в перерыве германских, а также — в прикрытии и поддержке своих войсковых перевозок морем, в защите коммуникационных линий перевезенных войск и в подвозе войскового снабжения. Для выполнения этих задач атака Германской бухты не была необходима еще и потому, что бухта была расположена в мертвом углу по отношению ко всем операционным линиям британского флота. Флот, прикрепленный к такой позиции и не действовавший активно, предоставлял неприятелю все морские пути, а также и владение морем, вместо того чтобы непрерывными операциями оспаривать это владение. Иначе говоря, такой флот неминуемо выключал себя из состава сил, ведших войну. Когда прошли первые шесть недель войны и оказалось, что английский флот, не считая нескольких коротких ударов, не развивал наступательных операций против Герман-

ской бухты и не установил постоянного, тесного за ней наблюдения или блокады, германский командующий флотом, адмирал Ингеноль, пришел к заключению, что план кампании не соответствует обстановке. Поэтому он просил предоставить ему большую свободу в отношении использования флота в духе более правильно понимаемой активности. Однако ходатайство его было отклонено начальником морского генерального штаба адмиралом Поль, так как последний оставался при неверном представлении, что рано или поздно английский флот появится. Он ссылался на то, что и кайзер и рейхсканцлер считают необходимым сохранить на время войны германский флот неослабленным [1]. К неверным стратегическим толкованиям начальника морского генерального штаба присоединились также, как столь часто ранее и во французской морской истории, политические тормоза, приведшие морскую силу к пассивности. Тормоза эти оказались сильнее, чем все те доводы, которые приводил творец германского флота адмирал Тирпиц, командующий флотом, и другие адмиралы в пользу необходимости предоставить флоту большую свободу действия. Тщетно адмирал Ингеноль указывал в докладной записке от 25 сентября 1914 г., что более активные операции флота далеко не всегда влекут за собой опасность встречи и боя с превосходными силами неприятеля; подобные операции, наоборот, создают вероятность застать неприятеля врасплох и не в полном составе сил. Место встречи могло быть избрано внутри определенного района, напр. в восточной части Северного моря, включая Скагеррак, и по возможности не слишком далеко от своей базы. Во всех случаях можно добиться уравнения сил только тогда, когда инициатива будет на стороне германского флота, т. е. если бы весь Флот Открытого Моря вышел в море в полном составе с намерением вступить в бой с частями противника. Что такой ход мысли мог быть осуществлен, показывают события на Северном море, в особенности 16 декабря 1914 г. (см. гл. V). При частых германских наступательных операциях, подобных тем, которые только дважды были предприняты адмиралом Ингеноль, английский флот не мог быть в состоянии своевременно появляться в полном составе. Особенно в начале войны, когда английский флот очень долго держался в море, могло случиться, что сильные соединения флота, и прежде всего флотилии истребителей, находились бы для пополнения топлива в своих базах и не могли бы

---

[1] Der Krieg zur See, Nordsee, Bd II, стр. 85.

сразу выйти в море. К этому нужно прибавить неготовность многих судов вследствие аварий в котлах и машинах, весьма возможных из-за больших требований, предъявляемых к ним необходимостью постоянной готовности к бою; об этих требованиях подробнее говорилось в главе о блокаде. В конце октября подобные аварии уменьшили наличный состав английских дредноутов на 5 единиц: другими словами, только 22 английским дредноутам в то время противостояло 17 германских. Хотя указанное сильное ослабление английского флота не было известно германскому командованию, — тем не менее адмирал Тирпиц его понял, ухватил интуитивно: в сентябре 1914 г. он писал, что применение германского, все же очень сильного, флота никоим образом не соответствует соотношению сил обоих флотов. Тех же результатов можно было добиться и при наличии значительно более слабых сил. Результаты fleet in being в полной мере видны лишь на деятельности английского флота. Германский флот находится в опасности провести всю войну за бонами, — в то время как Германия ведет войну за право на дальнейшее существование в качестве великой державы. „Поэтому я придерживаюсь мнения, что дальнейшие наступательные операции нашего боевого флота в полном составе совершенно необходимы".

Однако все эти представления оставались без результата: 6 октября начальник морского генерального штаба сообщил командующему флотом мнение кайзера, что развитие войны безусловно требует сохранения флота в полном составе; операций, которые могли бы привести к большим потерям, надо избегать. Об использовании флота вне Германской бухты не может быть речи. „Кайзер при этом указал, что наличие боеспособного германского флота до сих пор гарантировало побережья Северного и Балтийского морей от вторжения неприятеля; благодаря флоту могла возобновиться торговля с нейтральными странами в районе Балтийского моря. Таким образом флот избавляет армию от охраны побережья и дает возможность использования необходимых для такой охраны войск на главном сухопутном фронте".

Этим повелением было принято одно из самых серьезных решений для флота. Все положительные задачи флота, в качестве fleet in being, были ограничены в такой мере, которая делала ожидаемое уравнение сил раз навсегда невозможным. Все, что благодаря существованию флота было достигнуто, свелось к некоторой разгрузке армии и к затяжке решения на море, в ложном предположении, что ожидаемое решение

на сухом пути приведет и морскую войну против Англии к успешному концу.

Рассматривая все сказанное выше лишь с этой точки зрения, не следует, конечно, преуменьшать значение германского флота. Лишь благодаря его наличию британское адмиралтейство должно было отказаться от высадки экспедиционного корпуса в бельгийских гаванях, т. е. в большой близости от фронта. Главная коммуникационная линия была отнесена к середине Английского канала, между Саутгемптоном и Гавром, дабы обеспечить ее от нападения германских боевых судов. VI дивизия была оставлена в Англии, чтобы под руками были войска для отражения ожидаемого германского вторжения. По той же причине и в дальнейшем англичане не рисковали оставлять свою метрополию совсем без войск. Лишь когда выяснилось, что германский флот остается более пассивным, чем этого можно было ожидать, и ограничивается защитой Германской бухты, англичане рискнули высадить 27 августа войска в Остенде и позднее, во время осады антверпена, в Зеебрюгге. Во время боев на Изере наличие германского Флота открытого моря не позволило британскому адмиралтейству поддержать находившийся в большой опасности фланг сухопутного фронта крупными морскими силами со стороны моря, хотя Жофр этого требовал все настойчивее. Число и типы назначенных для поддержки судов никоим образом не были в соответствии с мощью английского флота. Повидимому адмиралтейство опасалось потерь линейных судов от атак подводных лодок, пока германский Флот открытого моря не разбит. Те же причины привели к тому, что после боя на Изере не был проведен в жизнь широко задуманный план совместных операций со стороны моря и суши против германских позиций во Фландрии; а это было в период времени, когда подобные операции могли иметь роковое действие против германского фронта. Кроме того страна без сомнения обязана лишь присутствию Флота открытого моря тем, что британское адмиралтейство, вплоть до эвакуации Фландрии в октябре 1918 г., не решалось предпринять операции крупного масштаба для высадки значительных сил с тем, чтобы охватить и оттеснить упиравшийся в море фланг сухопутного фронта; подобные операции однако серьезно разрабатывались и подготовлялись. Англичане не считали себя в праве жертвовать хотя бы частью своего Grand Fleet'a, пока германский флот остается в боевой готовности у Гельголанда.

По тем же соображениям не мог быть приведен в исполнение большой план англичан, в связи с которым лорд Фишер еще в 1914 г. разработал специальную программу судостроения. Английский флот должен был войти в Балтийское море и соединиться там с русским; русской армии должен был быть обеспечен подвоз боевого снаряжения, а Германия должна была быть отрезанной от морской торговли с нейтральными, главным образом от ввоза в нее из Швеции руды. Без германского флота нейтралитет Дании не мог быть препятствием для вторжения англичан в Балтийское море; без него Бельты стали бы операционной базой для частей английского флота, на севере образовался бы еще новый театр войны для германской армии, в то время как она напрягала все силы для решения своих задач на западном и восточном фронтах. Если бы была подорвана последняя возможность морского ввоза, которою располагала Германия, и британский флот достиг бы владения морем еще и в Балтике, — сухопутная война в виду недостатка ввоза, особенно руды, вряд ли могла бы долго продолжаться.

Стратегическое значение Флота открытого моря, как fleet in being, не ограничивалось Балтийским и Северным морями; оно сказывалось непосредственно также и на других театрах войны. Окончательное решение начать дарданелльскую операцию было принято лишь после благоприятного исхода для англичан крейсерского боя на Доггер-Банке 24 января 1915 г.; ранее Адмиралтейство не решалось ослаблять свой флот отсылкой боевых сил на второстепенный театр. Привязывая самые сильные и крупные части британского флота к Северному морю, Флот открытого моря не дал англичанам возможности послать к Дарданеллам с самого начала достаточно серьезные силы; это в значительной степени повлияло на неуспех всего предприятия. Наконец только флот защитил побережье страны, от Боркума до Мемеля, от нападения неприятеля.

Хотя все сказанное о значении германского fleet in being можно считать достаточно веским, все же действительно решающего значения оно не имело: численного превосходства английского флота уничтожить не удалось, а только это численное превосходство давало Англии возможность поддерживать экономическую блокаду. Промедление, являвшееся следствием fleet in being, скорее вызывало потерю времени, чем его выигрыш, ибо, пока не удавалось сломить английскую торговую блокаду, время работало за противника; Германия в конце концов

должна была стать жертвой английского владения морем, которое своевременно не было оспариваемо. Поэтому англичане в конце октября 1914 г. определенно считались с вероятностью усиления деятельности германского флота. Известный и неоднократно проявлявший себя дух активности германского флота не позволял предполагать, что пассивность германских эскадр линейных кораблей может долго продолжаться, хотя несомненно, с другой стороны, Германия не могла не быть озабоченной и тем, чтобы чрезмерно смелыми операциями в Северном море не поставить на карту владения морем в Балтике. Англичане считали, что германский флот не будет избегать необходимости вступить в бой, ибо на основании событий на сухопутных театрах нельзя было сомневаться в том, что война затянется надолго. Поэтому устранение британской голодной блокады становилось для Германии вопросом жизненного и решающего значения.

В ноябре и декабре 1914 г. германские линейные крейсеры дважды обстреливали английское побережье; но эти обе, сами по себе смелые, операции не могли иметь серьезных последствий, ибо эскадры линейных кораблей, согласно плану операций и иным инструкциям, держались слишком далеко от крейсеров. Поэтому ни эти обе операции, ни деятельность подводных лодок и заградителей не смогли нанести неприятелю серьезный урон. Учитывая вполне правильно обстановку, морской генеральный штаб в начале 1915 г. сделал представление о том, что, при сохранении прежнего способа ведения войны, и в будущем нельзя считать вероятным ожидаемое уравнение сил или же перемену в поведении противника. Нельзя допускать мысли, что флот вообще не будет использован: боевые суда должны держаться в открытом море больше, чем до сих пор, и не опасаться оставаться в течение нескольких дней вне устья рек. Чем дальше развивался район разведки воздушных кораблей, тем район деятельности флота должен становиться шире; совместная работа с мореходными подводными лодками должна дать еще и иные тактические преимущества. В связи с этим командующий флотом 11 января номинально получил несколько большую свободу действий, но в общем и целом все оставалось при прежних формах ведения войны. Действия германского флота стали еще более пассивными, когда вскоре в командование флотом вступил адмирал Поль. Правда, наибольшие возможности успеха могли оказаться лишь в первые месяцы войны: тогда Флот открытого моря в количественном отношении был ближе к Grand Fleet'у,

чем в любой, более поздний, период войны. Соотношение в дредноутах было в январе 1915 г. 27 : 19; в апреле оно стало 32 : 21, а в октябре 35 : 21. Однако в силу большого протяжения открытого английского восточного побережья и вообще всего географического строения морского театра Северного моря англичане не могли почти никогда в полном составе встретить нападение германского флота, ибо последний определял место и время встречи. Если бы все наличные силы германского флота были брошены против английского побережья, чтобы заставить неприятеля принять бой, если бы наши пути отступления обеспечивались старыми эскадрами, постановками минных заграждений с подводных лодок перед главными неприятельскими операционными базами и специальными минными заграждениями на границе Германской бухты; если бы такие операции продолжались по нескольку дней, брались с собой угольщики и нефтеналивные суда для увеличения района действия легких сил,—то не могло быть сомнения в том, что со временем противник должен был бы принимать внезапные, нецелесообразные решения или же поступать нерешительно; ошибки его могли бы быть использованы для достижения частичных успехов. В марте 1915 г. предложения о подобного рода действиях поступали из состава флота, когда большие морские силы англичан были связаны операцией против Дарданелл и начавшейся подводной войной, а русский флот еще был заперт льдами. Тем не менее германские эскадры линейных кораблей во время шести крупных наступательных операций 1915 г. никогда не удалялись дальше, чем на 120 миль от Гельголанда; очевидно, что к каким-либо серьезным боевым встречам это привести не могло. „Они были проникнуты мыслью не встретить врага; хотя бы в узких рамках малых задач, но избегать встреч“ [1]. Какого-либо положительного стратегического значения подобного рода деятельность флота не могла иметь.

Адмирал Поль был более склонен искать поле деятельности для Флота открытого моря в Балтике. Когда в марте 1915 г. генеральный штаб, после несерьезного нападения слабых русских войсковых частей на Мемель, высказался за желательность артиллерийской поддержки со стороны моря, чтобы отбросить русских, командующий флотом немедленно выразил согласие появиться со всем германским флотом перед Мемелем; в Северном море предполагал он оставить I эскадру

[1] Nordsee, том IV, стр. 232.

с группой разведочных сил. Перенесение центра тяжести деятельности флота в Балтийское море совершенно не соответствовало поставленной флоту задаче, но тут временно получали перевес течения мысли, которые имели последователей и в самом действующем флоте: существовало мнение, что центр тяжести морской войны находится вовсе не в Северном, а в Балтийском море. Принимая во внимание все возрастающее усиление русского флота, считали, что самые сильные германские эскадры уже весною следовало перевести в Балтику, чтобы сохранить там владение морем; считалось также, что решения, или хотя бы серьезного боя, в Северном море следовало избегать, так как боевая мощь германского флота будет вероятно настолько ослаблена в бою, что вторжению англичан в Балтийское море тогда нельзя уже будет оказать должного сопротивления. Все решения, касавшиеся ведения войны на Северном море, следовало, по этому взгляду, принимать, исходя из указанной точки зрения. Морской генеральный штаб на это настойчиво возражал, что центр тяжести стратегического положения нужно искать более чем когда-либо в Северном море, ибо, благодаря отвлечению многочисленных английских морских сил подводной войной и дарданелльской операцией, именно при сложившейся тогда обстановке можно было найти случаи для достижения частичных успехов. Перенесение боевой деятельности на Балтику могло быть полезным лишь в том случае, если бы потребовалась помощь флота при крупных наступательных операциях против России. Однако не было жесткого высшего руководства деятельностью флота, которое сказало бы решающее слово. Защита Мемеля была проведена значительно более слабыми силами, чем предлагал командующий флотом. Поэтому последний в июле даже свыкся с мыслью дать бой в сравнительно далеком расстоянии от Германской бухты. Он наметил поход всего Флота открытого моря до Скагеррака; однако и этот план был пресечен предположениями — на этот раз уже использовать большую часть Флота открытого моря в течение 20 дней в Балтийском море. Если бы дело касалось операции крупного стратегического масштаба, то она соответствовала бы природе ведения войны методом fleet in being. Временное прекращение деятельности германского флота в Северном море и даже потери могли при соответствующих возможностях наступления в Балтийском море быть оправданы. Однако выяснилось, что морской генеральный штаб, от которого исходила инициатива, пока не предполагал круп-

ной операции, как например захвата Риги; он считал желательным только лишь демонстрацию морских сил перед Рижским заливом. Несмотря на это, I и IV эскадры, линейные крейсеры, несколько легких крейсеров и 5 флотилий были переданы в распоряжение главнокомандующего на Балтийском море принца Генриха для операций против Рижского залива. Командующий флотом с II и III эскадрами и остатком легких крейсеров и 3 флотилиями миноносцев оставался в Северном море. А именно тогда, в начале августа, поход в Скагеррак мог стать неприятным для английского флота вследствие угольной забастовки в Англии. Пришлось преодолеть значительные трудности и понести большие потери при прорыве в Рижский залив; две русские канонерские лодки правда были уничтожены: положение армии до некоторой степени удалось облегчить. Однако этот незначительный стратегический успех едва мог оправдать длительное отсутствие большой части Флота открытого моря из Северного моря. Когда 21 августа операции закончились без того, чтобы были начаты какие-либо совместные операции с суши и с моря непосредственно против Риги,—деятельность германского флота не была сочтена русскими за успех.

В 1916 г., под влиянием застывания сухопутных фронтов, серьезного экономического положения и разочарования в том, что надежды политического руководства на соглашение с Англией ни в какой мере не оправдывались, — в Германии понемногу началось ослабление сопротивления, которое до того времени постоянно сказывалось при всех попытках дать флоту большую свободу действий. Поэтому и на стороне Германии морская война начала входить более, чем прежде, в круг больших стратегических комбинаций. Под влиянием сказанного картина на театре Северного моря, на котором до того времени столь мощные силы как бы бесцельно стояли друг против друга, заметно оживилась. 24 января командующим флотом был назначен адмирал Шеер. Лишь под его флагом Флот открытого моря приобрел действительный характер fleet in being. В руководящей директиве, которую он приказал издать для ведения войны на Северном море, было сказано, что существовавшее в то время соотношение сил и тогда еще запрещало „искать решительного боя со всем английским флотом“; однакоже путем „планомерного, постоянного воздействия на врага“ необходимо добиться, чтобы противник вышел из своего выжидательного положения и начал выдвигать некоторые силы, которые давали бы благоприятные возможности для

нападения. Он полагал, что таких возможностей очень много и что германский флот всегда сможет выступить в роли нападающего. Чем больше минная война, торговая война и наступательные операции всего Флота открытого моря могли быть связаны между собой в рамках единой оперативной программы, тем больше надежд могло быть на успех. Эта программа, в которой главное внимание было обращено на планомерную совместную, направленную на единую цель, работу всех родов оружия морской войны, предусматривала непрерывный ряд операций — от ночных походов отдельных соединений легких сил к границам Германской бухты до операций всего флота, совместно с воздушными кораблями, самолетами, подводными лодками, заградителями в районы Гоовд, Доггер-Банки и Скагеррака. Кроме того предполагалось соединить, в случае благоприятной погоды, дальние операции с налетами воздушных кораблей на Англию, для использования созданного такими налетами положения у врага. Последнего надо было заставить со своей стороны выдвинуть морские силы, которые стали бы жертвой нападения германского флота. Именно с того времени начали рассматривать смысл и цель каждой операции. Чтобы вызвать во что бы то ни стало неприятеля на бой, предполагалось использовать любой случай и любую возможность для подрыва неприятельской торговли. Таких случаев в первую очередь можно было ожидать при походах в Категат и Скагеррак.

В виде самой острой формы вызова неприятеля предусматривался обстрел английского побережья совместно с постановками минных заграждений; флот в полном составе должен был вступить в бой с наступавшим неприятелем. Во всех случаях требовалось обеспечение от неожиданностей со стороны неприятеля путем сильной воздушной разведки.

В соответствии с этой программой немедленно началась оживленная деятельность на всех судах Флота открытого моря. В ночь на 30 января три „наступательных" флотилии Флота открытого моря вышли на поиск в район минных заграждений западнее Германской бухты. Линейные крейсеры и легкие силы крейсеровали в море для их поддержки при возвращении. Из-за тумана неприятеля найти не удалось. 31 января последовало нападение девяти воздушных кораблей на среднеанглийский торговый и промышленный район. В последующие дни штормовая погода препятствовала продолжению боевой деятельности. Лишь 11 февраля флотилии могли выйти снова в море; ночью они встретили на Доггер-Банке

неприятельские силы и потопили английскую канонерку „Arabis“. Исходя из предположения, что случай этот приведет в движение Grand Fleet и что тот выдвинет вперед более крупные силы против Германской бухты, — было решено немедленно повторить поиск миноносцев. Но лунные ночи становились столь светлыми, что от операций миноносцев пришлось отказаться. Предполагалось использовать воздушные корабли в период времени до следующего новолуния, для разведки северной части Немецкого моря, чтобы добыть сведения о местонахождении английского флота и установить—имеются ли дозорные линии между Шотландией и Норвегией и в Скагерраке и где они находятся. Эти предположения не могли быть осуществлены из-за неблагоприятной погоды.

5 марта была предпринята первая крупная операция всего флота под флагом нового командующего. Операция началась с полета трех воздушных кораблей, которые поднялись в полдень предшествующего дня для разведки в направлении на северные опорные пункты английского флота. Предполагался по возможности налет на сооружения военного флота в Фирт-оф-Форте на Тайне и Тисе. Противный ветер не позволил воздушным кораблям продвинуться дальше, чем до середины Англии; поэтому они могли совершить налет лишь на Гумбер. Германский флот вышел в море в составе 20 дредноутов, 11 легких крейсеров и 50 миноносцев. Вторая эскадра была оставлена для охраны Германской бухты. Для той же цели подводные лодки и минные заградители находились на реке Эмс в усиленной готовности. Со стороны Фландрии операция поддерживалась разведкой самолетов и подводных лодок в Говдах. Цель операции — продвижение линейных крейсеров с легкими силами до устья реки Шельды и нападение на английские корабли, которые при налете воздушных кораблей могли выйти из английских портов. Главные силы германского флота должны были занять позицию у Тершеллинга. Одновременно 6 подводных лодок должны были закрыть минными заграждениями выходы из Дувра, Темзы и Гарвича. Опасность быть отрезанными превосходными силами противника от Германской бухты была в значительной степени уменьшена разведкой возвращавшихся несколько севернее пути флота с налета на Англию воздушных кораблей. Операция протекала, как было намечено; однако же до следующего полдня неприятельские морские силы нигде обнаружены не были. Англичане, получив известие, что германский флот ранним утром находился у Тершеллинга, немедленно вышли в море, но поход

их задержался дурной погодой. Правильно предполагая, что крупные английские морские силы появятся со стороны Фирт-оф-Форта, адмирал Шеер выслал свои флотилии на ночь в этом направлениии. Однако около полуночи английский флот вернулся обратно, и германская атака миноносцев осталась безрезультатной.

26 марта Шеер намеревался пройти с Флотом открытого моря до линии Шотландия — Скагеррак, на следующий день выслать крейсеры и миноносцы еще дальше вперед для торговой войны, а в ночь на 28 марта обследовать район западнее Доггер-Банки в южном направлении; Фирт-оф-Форт и гавани на юго-восточном побережьи Англии предполагалось вновь заградить минами. Это намерение было пресечено налетом английских летчиков на ангары воздушных кораблей в Тондерне при участии всего английского крейсерского флота. Хотя Флот открытого моря немедленно вышел против английских линейных крейсеров, до боя однако дело не дошло: задул жестокий шторм от юго-запада и положил конец всем боевым операциям. Появление английского крейсерского флота в непосредственной близости Германской бухты доказывало, что даже воздушные налеты оказываются подходящим средством давления, чтобы вывести англичан из их пасивности. Исход боя, если бы таковой произошел, не вызывает сомнения, в виду численного превосходства немецкой стороны. В ответ на появление английских летчиков у Тондерна, последовала новая атака 7 германских воздушных кораблей на южную часть Англии (1 апреля 1915 г.); результаты налета затмили собою все, что было достигнуто до сих пор. Три воздушных корабля достигли Лондона. В последующие ночи на Зундерланд, Ньюкестль и даже на Лейт и Эдинбург были сброшены бомбы. Налеты продолжались с переменным успехом до 6 апреля; однако же связанные часто с ними ночные поиски флотилий миноносцев в вероятном направлении появления неприятельских морских сил неизменно оказывались тщетными. Поэтому Шеер решил снова выйти в море со всем своим флотом и выбрал из оперативной программы операцию, не раз уже отложенную: цель ее однако была значительно расширена.

Вечером 8 апреля Флот открытого моря должен был подойти к линии Фарн — Исланд — Скагеррак, чтобы дать возможность крейсерам и миноносцам, находясь на следующий день в 30 милях впереди главных сил, примерно в районе Большой Фишер-Банки, начать операции против английских и

нейтральных судов, везущих контрабанду в Балтийское море и из него, — таким образом предполагалось выманить английский флот. Затем флотилии должны были пройти западнее, а прочие боевые соединения восточнее германских минных заграждений, поставленных на Доггер-Банке, и далее пройти на юг, чтобы таким путем получить возможность атаковать вышедшие в море английские силы. Если бы и это не удалось, было предположено на рассвете 10 апреля выдвинуться до линии пловучего маяка Хаакс — Смитс — Кноль, чтобы уничтожить хотя бы стоящие там сторожевые суда, а более крупные соединения навлечь на главные германские силы, оперирующие в теснейшем тактическом единении с легкими силами. Путем развертывания большого числа фландрских подводных лодок перед портами юго-восточного побережья Англии, установления дозорных линий подводных лодок из состава Флота открытого моря между банкой Тершеллинг и пловучим маяком Хаакс, а также при помощи дальней воздушной разведки со стороны Фландрии и Германской бухты,—надеялись создать еще более благоприятные условия для встречи с неприятелем. Однако же опять пришлось выжидать благоприятной погоды. И когда наконец период новолуния остался позади и наступление светлых ночей не давало права ждать успеха от ночных поисков подводных лодок западнее Доггер-Банки, всю операцию пришлось снова отложить до наступления следующего периода темных ночей. Вместо намеченной операции была тотчас же разработана другая в расчете на светлые ночи: предполагалось, что и в данном случае флот пройдет к Скагерраку. Однако, прежде чем удалось операцию выполнить, были получены известия о возможном походе англичан, между 15 и 20 апрелем, на Германскую бухту. Потребовалась постоянная боевая готовность Флота открытого моря. Когда период ожидания закончился, началось восстание в Ирландии, наметившее для операции флота новые пути. По предложению ирландцев намеченное ими на первый день Пасхи восстание в Дублине должно было сопровождаться сильной демонстрацией Флота открытого моря и воздушных сил у восточного побережья Англии.

Кое-что из этих намерений стало известно в Англии; английский флот намеревался противодействовать германской операции своим собственным выступлением. Предполагалось послать легкие британские силы из северных операционных баз для торговой войны в Каттегат, дать себя обнаружить с берега и тем самым вызвать выход морских германских сил

из его баз и навлечь их на главные силы британского флота. Выход английских крупных соединений был однако же обнаружен немцами путем радиопеленгования; адмирал Шеер полагал, что этот выход находится в связи с новым нападением англичан на германские ангары в Тондерне. Он развернул весь свой флот против англичан у Хорнс-Риффа; однако нападения не последовало. Во время обратного следования германского флота Джеллико получил извещение, что германские морские силы повернули обратно; он продолжил намеченный поход в Скагеррак. Когда в Германской бухте все оставалось спокойным, английский флот, находившийся у Малой Фишер-Банки, начал 23 апреля возвращение в свои базы. Район действия истребителей был недостаточен, чтобы оставаться еще двадцать четыре часа в море. Не будь этого обстоятельства, английский флот мог бы отрезать германскому обратный путь после операции, которую начал Шеер. После полудня 24 апреля Флот открытого моря, в составе 22 дредноутов, 5 линейных кораблей додредноутского типа, 12 легких крейсеров и 48 миноносцев вышел в море на запад. Донесение из Норвегии, что 23 апреля утром неприятельские эскадры были усмотрены со стороны Линдеснеса, в связи с достоверным фактом, что другие, повидимому сильные, английские соединения были обнаружены рано утром перед фландрским побережьем, заставляли предположить, что неприятельские морские силы действуют порознь, частью из северных портов Северного моря, частью же со стороны Гоовд и юго-восточных портов Англии. Таким образом представлялся случай вклиниться между обеми частями флота и обрушиться на одну из них, хотя бы с равными силами. Дальнейший ход событий описан в V главе этого труда. Операция удалась. 7 воздушных кораблей совершили нападение на английское побережье между Уош и Гарвичем, германские линейные крейсеры обстреляли Ловестофт; в связи с обстрелом побережья едва не произошли крупные боевые столкновения вблизи Тершеллинга. В данном случае превосходство в силах было бы на стороне немцев, так как лишь крейсерский флот англичан успел дойти до указанного района; главные силы англичан оставались далеко позади и не могли в течение этого дня принять участие в боевых действиях.

Когда Шеер возвращался 24 апреля из операции против Ловестофта, он получил в море телеграмму морского генерального штаба со столь значительными ограничениями в подводной войне, начатой вновь лишь месяц назад, что нашел

наилучшим отозвать назад все высланные подводные лодки и применять их вновь только в оперативной и тактической связи с операциями флота. Было предположено послать большое число подводных лодок на поиск в северную часть Немецкого моря, с тем чтобы эти подводные лодки заняли позиции перед входами в важнейшие британские военные порты. Затем предполагалось, путем похода всего флота в Скагеррак, выманить английские боевые суда из портов, с тем чтобы навлечь их на ожидавшие подводные лодки. При практическом проведении в жизнь этого плана началась 15 мая операция, которой суждено было завершиться ютландским боем. Предварительная история этого боя изложена в V главе; поэтому здесь нам остается сделать лишь несколько выводов, в связи с содержанием этой главы. Ютландский бой пришлось вести против превосходных сил. 99 германских боевых единиц сражалось против 161 английских; 21 германский дредноут — против 37 английских. При столь значительном превосходстве врага в силах намерение германского командующего флотом избегнуть встречи становится очевидным. Он надеялся, что разведка подводных лодок и воздушных кораблей убережет его от слишком серьезных неожиданностей. В своем предположении Шеер ошибся. Кроме того подводным лодкам не удалось нанести урон противнику во время его развертывания. Тем не менее адмиралу Шеер удалось, благодаря тактическому, артиллерийскому и техническим преимуществам своего столь немногочисленного флота, своевременно избавиться от угрожавшего немцам окружения со стороны всего английского флота; германский Флот открытого моря в качестве fleet in being остался в своем составе почти неослабленным; англичанам нанесены были потери вдвое больше, чем понесли немцы. Если бы бой кончился решительным поражением немцев, то Англия и ее союзники добились бы своих военных целей уже тогда. Английская победа дала бы англичанам владение Балтийским морем. Россия бы получила любой вид помощи со стороны западных держав через ставшее свободным Балтийское море. Это предотвратило бы распад русской армии, а для Германии беспощадная подводная война в 1917 и 1918 гг. стала бы невозможной. Германия проиграла бы войну уже тогда. Самый факт встречи всего английского флота с германским не лишил последнего харак-

тера fleet in being. Он и впредь оставался достаточно мощным, чтобы наносить сильные удары, оставаясь в положении обороны, и препятствовать противнику быстро покончить с Германией.

Чтобы доказать Англии несломленную мощь германского флота, последний вышел 19 августа снова в море для операции против английского побережья. Если бы противник не был встречен в море, то его предполагалось выманить из своих портов путем сильного обстрела Зундерланда. 8 воздушных кораблей прикрывали флот со всех сторон или же держались непосредственно перед неприятельскими базами. 6 подводных лодок охраняли северный фланг судов, назначенных для бомбардировки, 4 — южный фланг. Подводные лодки располагались линиями, которые, в зависимости от обстановки, могли быть передвинуты навстречу подходящим судам. Подводные лодки Фландрского морского корпуса закрыли Гумбер, порты в Гоовдах и выход из Гоовд на север. II эскадра охраняла Германскую бухту. И эта операция описана в V главе. Случайность — неверное донесение воздушного разведочного корабля — помешала выполнить всеобщее желание и вновь встретиться с врагом. Все же на этот раз подводным лодкам удалось атаковать противника и утопить 2 легких английских крейсера.

19 августа 1916 г. доказало возможность совместной тактической работы подводных лодок и воздушных кораблей с германским Флотом открытого моря; поэтому адмирал Джеллико в согласии с адмиралтейством пришел к знаменательному решению, что английский Grand Fleet может быть полностью введен в бой лишь в случае угрозы вторжения со стороны немцев. Что касается обстрелов побережья, то в будущем, несмотря на их большое моральное воздействие, следует оставить попытки мешать им крупными силами флота. В соответствии с этим решением, Grand Fleet с 20 августа до конца 1916 г. не появлялся южнее широты Фирт-оф-Форта. На стороне немцев другие причины мешали развитию столь успешно начатых наступательных операций. Намеченный на середину сентября поиск всего флота должен был быть отставлен из-за длительной плохой погоды. В октябре подводные лодки начали торговую войну по призовым правилам; использование их для совместных операций с флотом стало невозможным. Поэтому 10 октября Флот открытого моря не мог пройти далее линии Тершеллинг—Хорнс-Рифф. С началом „беспощадной“ торговой

войны, с 1 февраля 1917 г., все средства ведения войны были отданы в распоряжение подводного оружия. Тральщикам приходилось обеспечивать все новые пути далеко за линию Тершелинг—Хорнс-Рифф; линейным кораблям и линейным крейсерам приходилось охранять работу этих тральщиков и судов, сопровождавших подводные лодки, в районах, находившихся далеко за пределами береговых батарей. Вследствие напряжения позиционной войны активная деятельность Флота открытого моря отошла на задний план. Намеченный на сентябрь 1917 г. поиск флотилии миноносцев, при участии всего флота, в районе восточного английского побережья, в Скагерраке и Каттегате; не мог состояться в виду отсылки большей части флота в Балтийское море для совместных действий с сухопутными войсками против Моонзундских островов. Оставшимся в Северном море морским силам пришлось ограничиться обеспечением продолжения подводной войны и препятствовать прорыву английских сил в Каттегат для помехи операциям в Балтийском море. В марте 1918 г. посылка части морских сил в Балтику для участия в операциях против Финляндии исключала возможность крупных операций в Северном море. В обоих случаях fleet in being нашел успешное применение. Обороне в Северном море соответствовало наступление сравнительно крупного стратегического значения на Балтийском море.

После длительного перерыва 23 апреля 1918 г. был предпринят последний большой поход всего германского Флота открытого моря. Он был направлен против интенсивного конвойного движения между Фирт-оф-Фортом и Бергеном. Эскадры прошли до Ставангера, а крейсеры и миноносцы — до Утсире, но даже между 59 и 60° северной широты не было обнаружено ни неприятельских эскадр, ни конвоев. Тем чаще предпринимались за последние полтора года войны операции легких сил в Северном море. Во все периоды новолуния наступательные флотилии проявляли энергичную деятельность против все возрастающего конвойного движения между Англией и Голландией и против сторожевого охранения Канала, чтобы облегчить подводным лодкам проникновение в последний. При этом Дувр, Калэ и Рамсгэт (на устье Темзы) неоднократно обстреливались, английские сторожевые суда не раз терпели урон. Так же энергично, как флотилии, действовали во все периоды новолуния воздушные корабли. В октябре 1917 г. легкие крейсеры „Бруммер“ и „Бремзе“ провели весьма успешную операцию против торгового судоходства на линии Берген — Лервик. Английский флот не показывался. „Молчаливый

флот может стать слишком „молчаливым“, — писала тогда „Вестминстерская газета“ и произвела чувствительную критику стратегии fleet in being английского флота. Активность германских миноносцев и воздушных кораблей все время делала владение морем спорным, не достигая однако же результатов большого стратегического значения. Таковых ждали исключительно от подводной войны. Поэтому флоту приходилось подчиняться ее нуждам и вместе с нарастанием количества подводных судов отдавать все большее количество личного состава для обслуживания подводного оружия. Тем не менее возможность проведения подводной войны находилась в зависимости от поддержания состава боевого флота в должном количестве. Если бы английскому флоту удалось уничтожить германский, то тем самым он стал бы властелином подводной войны. Тем не менее, в официальных английских кругах, несмотря на усиление американскими линейными кораблями и на общественное мнение, до крайности возбужденное успехами германских подводных лодок, операции английского флота против Германской бухты почитались слишком опасными. И здесь, следовательно, мы имеем широкое влияние fleet in being. Таким образом, были веские причины, в силу которых германский флот не мог быть во время подводной войны использован таким же образом, как весной и летом 1916 г.: с 19 августа 1916 г. до 23 апреля 1917 г. крупных операций германского флота в Северном море предпринято не было. Флот ограничился сохранением своей боеспособности в качестве fleet in being. Трудно судить — не доходила ли пассивность германского флота слишком далеко и не было ли правильнее продолжать во время подводной войны наступательные операции, столь успешно начатые весною 1916 г. Активность германского флота могла создать для западных держав серьезнейшие затруднения; они не были бы в состоянии отдать все свои средства только на противолодочную оборону. Не подлежит сомнению, что наступательные операции Флота открытого моря облегчили бы ведение подводной войны и тем самым могли бы сделать подводные операции более действительными. Под таким углом зрения является сомнительным, правильно ли было пускаться в крупные операции в Балтийском море в период времени, когда шла ожесточенная борьба с самым могущественным противником за исход всей войны на другом театре. Диверсии в Балтийском море не имели никакого воздействия на операции английского флота.

При всех возможностях ведения войны методом fleet in being, столь заманчивым для более слабого, придется тщательно взвесить, возможен ли вообще подобный метод ведения морской войны. Он имеет, как подчеркивалось в начале этой главы, лишь значение выигрыша времени, не давая противнику возможности добиться решения. Если не существует надежды добиться важных решений каким-нибудь иным путем, чем эскадренный бой, и выигрыш во времени не может быть для ведения войны полезным, то все же весьма часто бывает лучше добиться боя наискорейшим способом. Без сомнения, Германия во время последней войны не сумела в самом начале использовать благоприятные возможности для боя и лишить Англию превосходства в крупных боевых судах; лишь такой успех дал бы Германии возможность разрушить торговую ее блокаду. Только этой торговой блокадой и можно объяснить, что под конец весь земной шар поднялся против Германии. Не только экономически, но и политически Германию постепенно отрезывали от заокеанских стран. Если бы война не длилась долго, то может быть и можно было выдержать результаты этой блокады; но когда выяснилось, что война будет длиться в течение нескольких лет и что время работает на противника, благоприятный момент для боя был упущен; лишь бой мог спасти Германию от грозившей ей опасности. Следовало драться, когда бои на Марне и под Калэ достигли наибольшего напряжения.

II. ОПЕРАЦИИ ВТОРОСТЕПЕННОГО ЗНАЧЕНИЯ.

Для более слабого из двух воюющих флотов малая война всегда имела притягательную силу. Если морские силы страны в количественном отношении бывали настолько слабы, что даже не могло быть речи о попытках путем боевых операций оспаривать у противника владение морем, оставалась еще надежда обеспечить себе путем малой войны успех против частей неприятельского флота и таким путем добиться уравнения сил. В истории не встречается однако примеров, когда бы малая война имела решающее влияние на окончательный исход войны. Тем не менее в природе войны — что надежда на решительный успех малой войны у более слабого вновь оживляется тогда, когда техника рождает новое оружие, которое могло бы справиться с недосягаемым иными путями превосходством могучего на море противника. В последнее время ожидалось

осуществление подобных преувеличенных надежд, на ряду с миной заграждения, главным образом от торпед, которые предполагалось использовать на сравнительно небольших судах специального назначения. Надеялись на внезапное и массовое использование этого рода оружия в начале войны; надеялись с небольшим риском для себя добиться полного изменения в соотношении сил.

Сравнительно большой успех, выпавший на долю японских миноносцев при атаке стоявшей на якоре в Порт-Артуре русской эскадры, казалось подтверждал эти ожидания. Атакой этой начались военные действия. Еще до объявления войны, в ночь на 9 февраля, 3 японских дивизиона миноносцев были направлены против Порт-Артура, 2 — против Дальнего. Первым, в составе около 10 судов, удалось атаковать эскадру, стоявшую на якоре, причем 2 линейных корабля и 1 броненосный крейсер[1] были выведены из строя торпедами. Внезапная атака дала сразу же, на второй же день войны на дальневосточном театре, численное превосходство в руки японцев. Прежде чем сделать выводы общего характера из этого, самого по себе несомненного, успеха, следует отдать себе отчет в тех исключительно благоприятных обстоятельствах, которые ему сопутствовали. В Порт-Артуре учитывали неясную политическую обстановку и приняли некоторые военные меры предосторожности, но на действительные меры охраны не решались, дабы не обострять еще более политического напряжения. Русские корабли стояли на рейде в 3 линиях, 2 крейсера находились в полной готовности немедленно сняться с якоря, 2 миноносца — в дозоре. Последние заметили приближение японских миноносцев, но согласно полученным инструкциям могли открыть огонь лишь после того, как неприятель их обстреляет или после предварительного извещения адмирала. Однако, прежде чем миноносцы успели сделать сигнал, один из линейных кораблей уже получил первое попадание.

Во многих отношениях данный случай должен рассматриваться как исключение. Атака была предпринята до объявления войны. Инструкции русским миноносцам показывают, что сами русские весьма низко оценивали свою боевую и прожекторную дисциплину и путем ограничивающих приказаний еще более снизили готовность своей эскадры отразить атаку. Доблестная сама по себе атака японцев в том виде, как была проведена, потерпела бы неудачу, если бы была направлена

[1] Не броненосный, а бронепалубный крейсер „Паллада“. Ред.

на флот любой другой морской державы. Стратегические результаты, не считая безусловно сильного морального действия, оказались однакоже менее серьезными, чем могло казаться с первого взгляда. Японцы обеспечили за собой местное владение морем на некоторое время, чтобы высадить войска и изолировать Порт-Артур. Превосходства в силах на более долгий срок им эта атака не дала. Скорее, чем можно было ожидать, русским удалось исправить свои поврежденные суда и привести эскадру в полную боевую готовность, прежде чем началась собственно осада Порт-Артура. Все последующие атаки миноносцев были неудачны и не имели влияния на дальнейший ход событий.

При обобщении выводов из этой атаки надо иметь в виду, что местонахождение неприятельского флота бывает редко столь точно известным и флот этот столь легко доступным, как это было в данном случае, когда атака последовала до объявления войны и для передачи важных сведений о неприятеле все каналы мирного времени еще были открыты.

Хотя атака японских миноносцев, в силу многих обстоятельств, должна быть признана исключением, воспоминание о ней оказывало воздействие еще даже в начале мировой войны. Немцы и англичане в дни обострения политического положения и при объявлении войны считались с возможностью подобных неожиданностей. Начальник германского морского генерального штаба считал нападение на германский флот, когда тот еще находился в норвежских водах, столь заманчивым для англичан, что, по его мнению, „Англии было выгодно форсировать обострение положения и немедленно, не теряя времени, стать на сторону наших противников. Подобные переспективы могли заставить англичан склониться к планам Черчилля (подразумевается внезапное нападение)“. Поэтому крайняя осторожность, по мнению начальника морского генерального штаба, была необходима.

На докладе рейхсканцлера 26 июля о необходимости оставить германский флот в Норвегии, дабы преждевременное возвращение не усилило политического напряжения, кайзер положил резолюцию:

„Существует русский флот! В Балтийском море в настоящее время совершают учебное плавание 5 русских миноносных флотилий; они все или частично могут через шестнадцать часов появиться перед Бельтами и поставить там минные заграждения! Мой флот получил приказание итти в Киль, и туда он пойдет!“

По возвращении в Германию, все эскадры с 31 июля стояли на внешних рейдах в полной боевой готовности. Орудия были заряжены, команда несла боевую вахту, сетевые заграждения были откинуты, огни с наступлением темноты — закрыты. Машины держали в готовности через 45 минут дать ход. Ожидаемого нападения английских миноносцев не последовало, хотя до войны англичане неоднократно хвастались, что в одно прекрасное утро немцы проснутся и узнают о гибели ночью своего флота. В своих мемуарах лорд Фишер пишет (I глава), что еще в 1908 г. он настаивал перед королем на разрешении „копенгагировать“ [1] à la Nelson германский флот в Киле. Фишер скорбел лишь о том, что в Англии не нашлось ни Питта, ни Бисмарка, которые взяли бы на себя отдать подобное приказание.

Наоборот, мысль о внезапной атаке германских миноносцев на английский флот до объявления войны или одновременно с ним занимала английское адмиралтейство и временами вызывала весьма серьезные опасения. Лишь когда 30 июля было благополучно завершено историческое развертывание флота и боевые суда перешли из портов Английского канала через Северное море в Шотландию, где „в необозримой морской пустыне на севере островного государства“ они были в безопасности от германских флотилий, — морской министр Черчилль мог с триумфом воскликнуть, что страшные опасения внезапной торпедной атаки немцев рассеялись навсегда. Однако подобных намерений с германской стороны не существовало, ибо ничто так не было чуждо мыслям кайзера и рейхсканцлера, как подобный внезапный удар, который из Англии сразу же сделал бы врага. Политическая осторожность, заставлявшая избегать каких-либо мер, могущих способствовать обострению положения, была именно в Германии доведена до границ, допустимых в военном отношении. Но и на английской стороне царила до самого объявления войны столь большая нерешительность в отношении политической линии, которую следует избрать, что и там не могло быть речи о преждевременном нападении на германский флот. Англичане ограничились стратегическим развертыванием на шотландские порты. Еще 30 июля Грей объявил, что передвижениям флота чужд какой-либо наступательный характер и что английский флот не приблизится к германским водам.

---

[1] Нельсон 2 апреля 1801 г. атаковал датский флот без объявления войны непосредственно под укреплениями Копенгагена.

Конечно трудно ожидать, чтобы какой-нибудь государственный деятель мог и желал взять на себя ответственность предоставить флоту до объявления войны свободу действия для неожиданного нападения, — как это сделали японские государственные люди до объявления русско-японской войны. Но даже с точки зрения чисто военной подобного рода нападения не могут иметь больших шансов на успех.

В период обострения перед войной не всегда будет так легко, как японцам, установить дислокацию неприятельских сил столь точно, чтобы можно было предпринять атаку миноносцев в крупном масштабе. Возможно также, что флотилии попадутся в ловушку; защита может оказаться настолько сильной, что уже в первые часы войны нападающий лишится большей части своих миноносцев. Как политический, так и военный риск подобной операции вряд ли находится в соответствии с возможным успехом. Тем не менее искушение добиться сразу же внезапного и неожиданного уравнения сил остается в силе. Это искушение стало еще более сильным с тех пор, как самым действительным носителем торпедного вооружения является уже не истребитель, а самолет-торпедоносец: большая скорость движения, возможность быстро покрывать еще большие расстояния, чем миноносцы, и возможность массового применения — делают самолеты особенно пригодными для подобного рода операций. Однако же ответственность государственного деятеля, разрешающего так начать войну, остается прежней, если не большей, несмотря на все военнотехнические усовершенствования.

Сколь велики были надежды морского генерального штаба на операции малой войны, явствует из того, что штаб надеялся добиться уравнения сил для предстоящего позднее генерального сражения путем „беспощадных минных и подводных активных операций“ у британских берегов. Но эти надежды не сбылись. Для подобных заградительных операций, которым в „оперативном приказе“ уделено одно из первейших и самых важных мест, материальная часть оказалась недостаточной, если не предполагалось использовать специально оборудованные для заградительных операций легкие крейсеры и миноносцы, столь нужные для разведки и боя. Единственными полноправными заградителями в германском флоте были „Nautilus“ и „Albatros“, 20-узловые, принимавшие каждый по 400 мин. 3 вспомогательных заградителя флота принимали лишь по 150—200 мин; 2 из них обладали скоростью в 13—54 узлов и следовательно были слишком

тихоходны. Третий, 21-узловой, вспомогательный заградитель „Königin Louise" был послан тотчас же после объявления войны, еще вечером 4 августа, к Темзе, чтобы закрыть минами северный выход Кингс-Чаннель. Подойти к назначенному месту удалось лишь на следующее утро, когда стало совсем светло. О появлении заградителя было сообщено английским пароходам. Началось преследование заградителя флотилией истребителей. Мины удалось поставить, — хоть и не на указанном месте, но незаметно от неприятеля. Заградитель был потоплен в артиллерийском бою с истребителями. На следующий день флагманский крейсер этой флотилии „Amphion" наскочил на это заграждение при возвращении из поиска к Германской бухте и затонул с 150 чел., в числе их 18 спасенных с „Königin Louise". Точное местоположение заграждения оставалось англичанам неизвестным. Нейтральные страны были 7 августа 1914 г. извещены германским правительством о том, что подходы к английским портам будут заграждены минами. На минах „Königin Louise" погиб первый английский корабль в мировую войну, хотя благодаря противодействию неприятеля мины не могли быть поставлены, как предполагалось, под самым берегом. Таким образом успех соответствовал риску. В беседе со спасенными английские офицеры заявили, что флотилия поджидала заградитель — будто бы были сведения о выходе вспомогательного крейсера с минами из устья р. Эмс. Важнейшие условия для успеха подобных операций—секретность и внезапность—таким образом соблюдены не были.

Дальнейшие операции были отложены до тех пор, пока подводные лодки не выяснят более подробно способы охраны неприятельского побережья. Посредством наблюдения путей, которыми обычно пользовались военные корабли, надеялись заградительные операции сделать более успешными; опыт заградителя „Königin Louise" показал, что приходится считаться со значительной опасностью для заградителей. Лишь 23 августа могли счесть обстановку благоприятной для следующей операции. На этот раз заградители „Albatros" и „Nautilus" должны были быть направлены против Тайна и Гумбера, чтобы закрыть минами подходы к этим портам. В отличие от первой операции, мины предполагалось ставить в самое темное время ночи. Каждому минному заградителю были приданы крейсер и полуфлотилия миноносцев для отвлечения от него неприятельских сторожевых судов во время постановки заграждения. Чтобы сохранить секретность операции, и в данном случае

боевые эскадры не были посланы в море для встречи указанных судов. После неудавшейся попытки 24 августа поставить мины, операция была выполнена на следующую ночь незаметно для неприятеля; походу способствовал туман. Положение минных полей было выбрано на основании следующих соображений: чем ближе мины будут ко входам в порты, тем скорее и действительнее будет поражение входящих и выходящих английских судов; с другой стороны, расстояние от берега не должно быть слишком малым, дабы постановка оставалась скрытой от неприятеля. Минные заграждения могли быть особенно действительными еще и потому, что оба порта часто посещались пароходами с топливом и боевым снаряжением, а также частями английского флота.

Ставившие эти оба заграждения корабли пересекли Северное море, не встретив ни единого английского корабля, хотя значительные силы Grand Fleet'а в то время почти непрерывно находились в море. Британские крейсерские эскадры однако же не спускались южнее 56° северной широты, оставляя всю южную часть моря в полном распоряжении противника. Вследствие появления легких германских крейсеров в Гоовдах, 2 английских линейных крейсера („Invincible" и „New-Zealand") с 3 новейшими легкими крейсерами типа „Arethusa" были переведены на Гумбер, для усиления защиты Английского канала. Когда эти крейсеры 27 августа вышли в операцию против сторожевого охранения Германской бухты, приведшую к потере 3 германских легких крейсеров, англичане чуть не напоролись на заграждения „Nautilus'а". Незадолго до их выхода в сети английского рыболовного судна попалась германская мина и взорвалась: английские линейные крейсеры были в последний момент предупреждены и обошли заграждения с юга. Тогда же заграждение перед устьем Тайна обнаружило себя взрывом на минах датского рыболовного судна. Как Тайн, так и Гумбер не считались более безопасными опорными пунктами; поэтому оба линейных крейсера, после операции 28 августа, вернулись не на Гумбер, а в Росайт. Большого успеха эти оба заграждения не имели. Англичане их не вытралили. Границы заграждения были точно определены тральщиками, и само заграждение включено в общую систему защиты восточного побережья Англии.

Постановка германских активных заграждений не была для британского адмиралтейства неожиданностью. Уже в конце июля 1914 г. адмиралтейство получило сведения „из обычно очень достоверного источника", что в случае войны предпо-

лагается обширное применение немцами активных заграждений в английских водах. Даже стало известным точное место многих из предполагавшихся минных заграждений. Таким образом выяснилось, что германское командование предполагает ставить мины в открытом море и в особенности на путях Grand Fleet'а из северных баз в Германскую бухту. Первые операции немцев, казалось, подтверждали эти предположения. В южной части Северного моря английский флот стал себя чувствовать под угрозой невидимых и неведомых опасностей и не мог себя считать господином положения. Для похода в эту часть моря требовались исключительные меры предосторожности, — тем более, что по мнению английского командующего флотом потери и аварии, хотя бы нескольких дредноутов, могли поставить под вопрос владение морем и стать опасными для общего положения, в виду зависимости островного государства от этого владения морем. В качестве первой меры предосторожности, Джеллико приказал при всех походах итти впереди флота 6 канонерским лодкам, переоборудованным в тральщики, несмотря на то, что эскадренный ход боевых кораблей вследствие этого уменьшался до 10 узлов и опасность успешных подводных атак в значительной мере повышалась. С другой стороны, полной безопасности от минного взрыва не могло быть из-за незначительного числа тральщиков. Единственным возможным средством являлась посылка старых и неполноценных кораблей впереди эскадры, чтобы, путем подрыва их на заграждении, избежать потерь в дредноутах за счет более старых судов. Ожидавшиеся в ночь на 1 сентября заградительные операции немцев против Пентланда и Морэй-Фирта, о которых англичане были осведомлены, предполагалось ликвидировать крейсерскими эскадрами, находившимися в море. Постановка минного заграждения в Фирт-оф-Морэй была предпринята лишь 23 сентября. Однако, вспомогательный минный заградитель „Kaiser“, назначенный выполнить эту операцию, должен был вернуться уже на высоте Фирт-оф-Форта, так как усмотрел неприятельский вспомогательный крейсер, от которого не мог бы уйти при дальнейшем продвижении вперед вследствие своей незначительной скорости (13 узлов). Последующий план заградить в темную ночь, при особо плохой видимости, двумя заградителями „Nautilus“ и „Albatros“ Фирт-оф-Форт тоже не удалось выполнить. Когда эта операция в новолуние октября должна была быть снова предпринята „Nautilus“'ом, на этот раз под конвоем легкого крейсера „Colberg“, — корабли наткнулись севернее Доггер-Банки

на неприятельское охранение, и когда в 120 милях восточнее Фирт-оф-Форта показались сильные дымы, повидимому от неприятельской крейсерской эскадры, оба корабля вернулись, отказавшись от операции. 4 миноносца IV флотилии с минами заграждения были посланы в устье Темзы; у Текселя они были уничтожены легким крейсером и 4 заградителями. Если бы эта операция удалась и 48 мин были бы поставлены в указанном месте, — все же остается сомнительным, стоило ли рисковать 260 жизнями превосходно обученного личного состава миноносцев, если принять во внимание незначительное действие поставленных ранее у неприятельского побережья минных заграждений. В оживленном районе моря, у восточного побережья Великобритании, такие минные поля обыкновенно выдавали себя аварией какого-нибудь рыболовного парохода, прежде чем они могли стать опасными для военных кораблей. Действие минных заграждений в такой форме в то время вообще переоценивалось.

Более значительный успех имели операции одиночных, шедших без крупной поддержки, заградителей лишь в том случае, если заграждения ставились в дальних районах, в которых неприятель не мог считаться с возможностью наличия неприятельских мин. Первый и единственный успех за все время войны, когда на минном заграждении был потоплен дредноут, выпал на долю вспомогательного крейсера „Berlin“ — большого парохода в 17 000 *т*, с шестью 10,5-*см* орудиями. „Berlin“ после двух неудачных попыток выйти в море покинул Ядэ 16 октября, имея на себе 200 мин заграждения; их предполагалось поставить в Ирландском море, на путях в Глэзго. Несмотря на бросающиеся в глаза контуры судна, ему удалось, под покровом свежей погоды с плохой видимостью, прорваться через английские блокадные линии и достигнуть 20 октября северного входа в Ирландское море. Чем ближе крейсер подходил к английскому побережью, тем оживленнее становилось неприятельское радиотелеграфирование, что в данном случае было правильно истолковано им, как близость крупных неприятельских соединений. Намерение проникнуть в Ирландское море пришлось на следующую ночь отставить. Однако удалось, незаметно от неприятеля, поставить мины севернее острова Торри; там проходили главные пути в Северный канал, вследствии чего это место казалось особенно выгодным в отношении заграждений. В виду незначительного количества мин, командир не рассчитывал на большой успех заграждения,

По его мнению заграждение не оправдывало риска потери личного состава и корабля. Тем более командира должны были удивить результаты его работы. Как-раз в это время английский флот, временно покинувший после потопления немецкой подводной лодкой крейсера „Hawke“ Северное море, нашел убежище в порту Лаф-Свилли — всего лишь в 30 милях от поставленного заграждения. Когда эскадры линейных кораблей вышли 26 октября из порта, чтобы вернуться в Северное море, линейный корабль „Audacious“ попал во время циркуляции на заграждение и, после тщетных попыток его спасти, затонул через двенадцать часов на сильном волнении. „Когда флот чувствовал себя в полнейшей безопасности, он потерпел самый тяжелый урон“ (Корбет, т. I, стр. 255).

При общей оценке этого успеха надо иметь в виду, что он был сопряжен с исключительно счастливой случайностью. Командующий английским флотом, чувствуя свой флот в полной безопасности в порту, отдаленном от театра военных действий, не озаботился обеспечением этого опорного пункта надежным сторожевым охранением и средствами связи. Это был единственный случай, когда успех минного заграждения возымел немедленное стратегическое действие крупного значения. Действительное протяжение минного поля было неизвестно; поэтому Grand Fleet, чувствуя себя даже в этом отдаленном районе окруженным неожиданными опасностями, отложил предполагавшийся поход в Северное море. Он остался в Лаф-Свилли, несмотря на критическое положение у фландрского побережья, где бой у Иперна достигал наивысшего напряжения и с минуты на минуту ожидалось появление германских судов для участия в боях за шлюзы Ньюпорта. Гибель корабля держалась в секрете не только по военным, но и по политическим причинам: по мнению англичан, весть об этом германском успехе могла повлиять на Турцию и способствовать ее решению выступить на стороне Германии.

Подобный же случай имел место 2 января 1916 г., когда вспомогательный крейсер „Möwe“, основываясь на опыте „Berlin'а“ и разведочном материале подводных лодок, поставил 250 мин в 11 банках в районе западнее Пентланд-Фирта, непосредственно перед главной базой английского флота Скапа-Флоу. Английское командование ожидало повторения заградительной операции „Berlin'а“ и принимало особые меры охранения, особенно в длинные зимние ночи и в период новолуния. 6 января линейный корабль „Africa“ прошел че-

рез указанное выше заграждение, не коснувшись мины, но в тот же день флагманский корабль „King Edward VII“ попал на мины и затонул вследствие тяжелых повреждений через 10 часов; команда была спасена.

Это были единственные случаи, не считая дарданелльской операции, когда боевые корабли гибли на минах, поставленных заградителями. В попытках подобного рода не было недостатка за 1915 г. Вспомогательный крейсер „Meteor“ поставил в июле 1915 г. перед Архангельском мины, на которых четыре месяца спустя подорвался английский вспомогательный крейсер „Arlanda“. Вследствие тяжелых повреждений он был выведен из строя и оставался на зиму в Архангельске. Тот же самый германский крейсер проник 7 августа 1915 г., в новолуние, при совершенно гладкой поверхности моря и легком тумане, сквозь неприятельское охранение в Фирт-оф-Морай, где поставил 374 мины. Случайно в этой базе оказался флагманский корабль английского флота. При выходе из залива „Meteor“ потопил торпедой английский вспомогательный крейсер „Ramsay“. Однако же „Meteor'у“ пришлось взорвать у Хорнс-Риффа, на виду преследовавшей его крейсерской эскадры. Прошло много времени, пока английским тральщикам не удалось проложить через заграждения фарватер в 10 миль шириною для военных и торговых судов. Англичане при этом потеряли 1 истребитель и 2 тральщика. Остаток минного поля оставался не вытраленным, как и ранее заграждения „Albatros'a“ и „Nautilus'a“, и вошел в общую систему защиты базы. И на этот раз оказалось, что минные заграждения теряют свой смысл, если ставятся не в связи с крупной операцией, имеющей целью заставить заблокированные минами суда немедленно выйти в море и пройти через заграждения.

В Балтийском море русские вели чрезвычайно ловкую минную войну против германских морских сил, которая привела к большим потерям. Однако и им не удалось достигнуть результатов крупного стратегического значения. Применение мин на стороне англичан разобрано не в этой главе, так как Англия перешла к активным минным заграждениям лишь значительно позднее и применяла их, как более сильная морская держава, в первую очередь как оружие блокады (сравни гл. V).

Наряду с минной войной германское командование ожидало частичных успехов от активных операций подводных лодок; путем этих операций надеялись со временем добиться

уравнения сил. В подводной лодке мы имеем нового носителя торпеды; на нее, как ранее на миноносец, возлагались особенно большие надежды, так как средства борьбы с подводными лодками тогда еще не были разработаны. С самого начала Германия имела преимущества в числе подводных лодок и в их технической пригодности для дальних операций. О возможностях применения подводных лодок в докладе германского командующего флотом в 1914 г. говорится нижеследующее: „Не следует забывать, что задача подводных лодок в мирное время значительно облегчена ограничениями в скоростях хода и курсов, а также вследствие значительного расстояния между судами, которые они атакуют. На войне будет крайне трудно прорываться через идущие в тесных строях полным ходом и зигзагами суда охраны и занять выгодное положение для атаки“.

Несмотря на это трезвое и, как показал опыт войны, совершенно верное предварительное суждение о военных возможностях подводных лодок, переоценка подводной опасности была всеобщей, в равной мере у врагов и друзей, у высшего командования и на судах флота. Психологически это было понятно и приводило к всеобщему беспокойству, которое значительно усиливалось еще тем обстоятельством, что в способах отражения этого нового оружия еще не было ясности. Глубинные бомбы и специальные мины против подводных лодок, а также сети и т. п. были разработаны лишь в позднейшее время. Этим и объясняется, что в начале, при всеобщей „подводной нервности“, было достаточно донесения о появлении подводной лодки, чтобы не только линейные корабли, но даже и легкие крейсеры не появлялись в указанном районе. Поэтому неудивительно, что германское морское командование надеялось иметь в руках новое оружие, технически весьма дееспособное, чтобы добиться путем малой войны уравнения сил, которое открыло бы более благоприятные виды на успех в решительном бою.

В первую неделю войны была предпринята операция, которая должна быть названа смелой при тогдашнем состоянии тактики и техники подводного плавания. 10 подводных лодок были посланы в шестидневную операцию и должны были в широком разведочном строю, шириною в 70 миль, подняться до высоты Оркнейских островов без какой-либо поддержки со стороны надводных сил. Подводным лодкам было приказано атаковать главные силы англичан, присутствие которых предполагалось в этом районе моря, дабы добиться

уравнения сил. Поход туда и обратно был предпринят в широком разведочном строю. На самой северной линии, между Скапа-Флоу и Ставангером, лодки должны были оставаться около 40 часов в ожидании появления неприятеля и затем возвращаться к Гельголанду. Возможности на успех, несмотря на громадный район разведки, считались благоприятными. 6 августа лодки вышли в море; между 7 и 8 августа они достигли своей самой северной линии. Как стало известным после войны, в тот же день английский боевой флот был занят учебными стрельбами в районе моря несколько западнее линии подводных лодок. Когда один из линейных кораблей был внезапно атакован подводной лодкой, это вызвало немедленное окончание стрельбы. Корабли стянулись в боевой порядок и пытались, идя все время зигзагами, затруднить дальнейшие атаки; подводную лодку преследовали истребители. Днем на флагманском корабле был снова усмотрен перископ. На следующее утро крейсеру „Birmingam" удалось протаранить германскую подводную лодку „U 15". Не вернулась с похода также и „U 13". К сожалению, тем временем другие подводные лодки начали обратный поход. Непосредственная близость главных сил неприятеля осталась для них неизвестной, так как кратковременная встреча западного фланга с неприятелем совпала с единственным за весь переход периодом дурной погоды, шквалов с дождем и сильного волнения.

Но, независимо от этого, первый поход подводных лодок указал определенные границы для их применения, которые имеют обоснование в самой природе этого оружия. Вследствие незначительной высоты глаза наблюдателя, подводную лодку можно сравнить с близоруким часовым. Кругозор при разведке крайне ограничен. Незначительная скорость не дает возможности оставаться, подобно крейсерам, в соприкосновении с неприятелем на долгое время. Превосходство надводного противника в силе заставляет лодку погрузиться тотчас после ее обнаружения, что также лишает последнюю возможности наблюдать за неприятелем. Многочисленные преследователи следят за подводной лодкой и не позволяют ей послать радио о своих наблюдениях: для этого необходимо всплыть. Хоть и удалось привести 10 подводных лодок в непосредственную близость с неприятельским флотом, все же вместо ожидаемого успеха операция кончилась гибелью 2 лодок. Успех „Birmingam'a" был встречен английским флотом с большим удовлетворением; он смог, хотя бы отчасти, успокоить то большое волнение,

которое вызвало появление нового и страшного оружия столь далеко от германских баз.

Стратегическое действие оказалось значительным. Адмиралтейство немедленно перевело флот в район западнее Оркнейских и Шетландских островов. Таким образом, первая неделя войны ознаменовалась отходом английских линейных судов из Северного моря в Атлантический океан.

Опасения шли еще дальше. Главная база английского флота, Скапа-Флоу, тогда еще не имела входов, оборудованных, как позднее, сетями, минными заграждениями и блокшивами против вторжения подводных лодок; казалось, что она не может удовлетворить требованиям, предъявляемым к базам; поэтому англичане решили искать новых опорных пунктов на западном побережьи Шотландии и северном побережьи Ирландии. К сожалению, последствия операций подводных лодок остались совершенно неизвестными германскому флоту. Своевременное осведомление об этих событиях могло иметь неоценимое значение для оценки стратегического положения.

Лишь 16 августа английский флот вновь появился в Северном море, когда обеспечение безопасности войсковых транспортов в Английском канале потребовало похода англичан в Германскую бухту. 3 германских подводных лодки вновь оказались в непосредственной близости главных сил англичан, не имея об этом ни малейшего представления, благодаря их незначительным разведочным способностям. Попытки атаковать противника перед Фирт-оф-Морай и Гумбером оставались безуспешными. Лишь 4 сентября вблизи Фирт-оф-Форта подводной лодке удалось потопить крейсер „Patfinder“, — первый случай потопления германской подводной лодкой неприятельского корабля.

Дальнейшее продвижение на рейд Лейт совместно с другой подводной лодкой, как первоначально предполагалось, оказалось невозможным из-за ясной погоды, светлых лунных ночей, сильного охранения и весьма значительного движения торговых судов. Насколько опасность от германских подводных лодок влияла на нервы британских моряков, показывают события, развернувшиеся несколькими днями ранее в Скапа-Флоу. Один из крейсеров донес, что видит посередине гавани перископ. Несколько судов открыли огонь, дело дошло до полнейшей подводной паники. С наступлением темноты все корабли, несмотря на туманную погоду, покинули небезопасный рейд и вновь направились к северо-западным берегам Шотландии. Там было получено известие о гибели

„Patfinder'a". Но уже 10 сентября английский флот, пополнив запасы топлива и приняв соответствующие меры предосторожности, вновь перешел в Северное море. Через 10 дней ему суждено было понести самую крупную потерю от германской подводной лодки за все время войны.

В этот день „U 9" под командой Веддигена находилась вблизи Шевенингена, на пути в Канал, для атаки английских войсковых транспортов. При первых проблесках рассвета была усмотрена дозорная линия из 3 устаревших английских броненосных крейсеров. Дальнейшие события известны. Веддигену удалось, почти без противодействия, потопить торпедами эти три судна: „Cressy", „Hog" и „Abukir" в срок около часа. По своей большой скромности Веддиген подчеркивает, что успеху его способствовало поведение неприятеля. Отряд имел всего лишь 10 узлов хода и, несмотря на отсутствие истребителей, не шел зигзагами. На судах был установлен особый пост для наблюдения за подводными лодками, и, как подчеркивалось, „не менее одного орудия с каждой стороны находилось в готовности"; однако этих распоряжений ни в какой мере не было достаточно. В германском флоте, после первых опытов отражения подводных атак еще в мирное время, считалось необходимым оставлять и в светлое время боевую вахту, которая ранее требовалась только ночью для отражения атак миноносцев. Поэтому всегда в море половина всего личного состава держала вахту для наблюдения, управления огнем, обслуживания орудий и для борьбы с пробоинами; это мероприятие удваивало напряжение команды по сравнению с временем, когда еще не думали о подводных лодках. Англичане были повидимому беспечнее. Лишь таким образом можно объяснить, что маленькая 400-тонная подводная лодка, с 28 чел. команды, могла за один раз потопить 40 000 *т* английского броненосного материала, с личным составом в 2 265 чел., из которых едва ли 1/3 удалось спасти.

Казалось, сбывается пророчество знаменитого английского адмирала Перси Скотт о том, что подводная лодка закончит эру сражающихся на поверхности воды судов. Казалось, будто нарождается новая глава морской войны. Немудрено, что, в виду сдержанной боевой деятельности дредноутов обеих сторон и основываясь на взглядах многих специалистов, суждения о будущем развитии военных действий приняли формы, явно преувеличенные. Конечно многие специалисты были сразу же против подобных преувеличений, в том числе и

знаменитый историк капитан Мэхэн. Один известный норвежский адмирал писал: „Английской тактике блокады Северного и Балтийского морей произнесен смертный приговор, так как немецкая подводная лодка могла пробраться через всю блокадную цепь, покрыть 200 морских миль и появиться у Канала—района моря, которым Англия владеет в течение столетий. Участь, постигшая вчера крейсерскую эскадру, может завтра постичь весь Grand Fleet. Северное и Балтийское моря более не являются собственностью английских блокирующих броненосных чудовищ. Начинаются новые времена, новые способы борьбы, знаменательные для малых государств, так как последние в состоянии приобрести значительное количество этих недорогих, но страшных орудий морской войны".

Отдавая должное успеху подводного плавания, следует однако же остерегаться подобных преувеличений. Гибель второго и третьего броненосных крейсеров объясняется тем, что они, в силу понятного стремления спасти команду первого, застопорили машины вблизи места гибели и начали спускать шлюпки. В морском бою всегда существовал обычай — предоставлять поврежденные суда самим себе; теперь стало необходимым распространить подобные обычаи на случаи действия подводных лодок. Подобные требования нелегко выполняются моряками; они противоречат традиционной этике всех моряков — не бросать на произвол судьбы гибнущих в море товарищей. Суровость новых способов ведения морской войны в глазах обывателей казалась жестокостью.

Дальнейшим следствием событий 22 сентября явилось приказание броненосным судам по возможности избегать досмотра торговых судов, так как остановка машин и спуск шлюпок могут их легко подвергнуть атакам подводных лодок. Досмотры были предоставлены менее крупным и более гибким в отношении управления судам охраны; более ценные суда оставались все время на ходу. С увеличением боевого опыта на обоих флотах появились методы, значительно затруднявшие успехи подводных лодок. Лишь у людей, судящих поверхностно, гибель 3 крейсеров создала склонность переоценивать значение подводного оружия в борьбе с боевыми судами. Смертоносное действие торпеды пока нашло применение лишь против устарелых кораблей. Следовало предполагать, что дредноуты проявят большую силу сопротивления. В дальнейшем одиночные успешные атаки подводных лодок выявили высокую степень подготовки личного состава, совер-

шенство технического оборудования, решимость и хладнокровие немецких подводников,—если неприятель попадался на дальности торпедного выстрела. Но вместе с тем события войны ясно указывали границы, которые существовали для деятельности подводных лодок. Война уже длилась почти 2 месяца, тем не менее подводные лодки обеих сторон, несмотря на самую энергичную деятельность, могли похвастаться лишь немногочисленными успехами: 3 указанных броненосных крейсера, „Patfinder“ и „Hela“. Все это подтверждало мнение специалистов о трудностях для подводных лодок, вследствие ограниченной дальности видимости, найти врага; небольшая скорость затрудняла им возможность, обнаружив неприятеля, начать атаку, если его ход был хоть сколько-нибудь значительный.

События войны подтвердили мнения специалистов, что подводным лодкам подобает занять место среди прочих родов оружия в рамках боевого флота; но что следует отбросить мысль, будто они могут заменить другие виды оружия. Меньше всего можно было делать вывод, пока крупные события еще не развернулись, что дредноуты сыграли свою роль и что эскадренный бой стал утопией.

В указанных рамках стратегическое значение успеха Веддигена было огромно. До сего времени англичане рассчитывали в крайних случаях использовать для операций в Северном море также и Флот Канала, состоявший из устаревших кораблей. Однако план этот был отставлен, как только успех „U 9“ стал известным. Кроме того англичане перестали применять линейные корабли, стоявшие на Гумбере, для сторожевой службы против германских заградителей и подводных лодок. В буквальном смысле слова Веддиген вымел из южной и северной части Северного моря все устаревшие английские суда. Английский канал таким образом был открыт для атак германских надводных судов, хотя последним продолжал угрожать фланговый удар Grand Fleet’a. На стратегическое использование в этом направлении тактического успеха Веддигена немцы однако не решились. В другом отношении этот успех, оставшийся единичным, имел весьма неблагоприятное значение. Еще на долгое время он продолжил переоценку подводной лодки в отношении ее возможностей достигнуть уравнения сил и послужил отвлечением от единственно правильного выхода — дать Флоту открытого моря, как только станет возможным, свободу действий в исканиях решения путем боя.

В героических попытках подводных лодок добиться уравнения сил не было недостатка и в дальнейшем. Хотя достижения подводников до сих пор еще вызывают восхищение каждого опытного моряка, крупных успехов против военных судов подводные лодки не имели. В поисках за Grand Fleet'том германские подводные лодки в ноябре 1914 г. заходили в Пентланд-Фирт, в бухты Шетландских островов, на Гебриды; они появились и у западного побережья Шотландии.

Одной из подводных лодок, „U 18", под командой капитан-лейтенанта Генинга, удалось дойти до рейда Скапа-Флоу; английский флот однако в предшествующую ночь покинул бухту. При выходе подводную лодку таранил рыболовный пароход; с поврежденными рулями она стала игрушкой сильнейшего течения, которым лодка была брошена на скалы. Пришлось всплыть; лодка была неуправляема; ее затопили на виду у преследующих ее неприятельских миноносцев. Уже на следующий день 2 других подводных лодки возобновили атаку на Скапа-Флоу; но и им не было суждено успеха. Тут проявила себя странная игра случая. Когда „U 22" искала противника у западного побережья Шотландии, Grand Fleet вновь перенес свое базирование на Скапа-Флоу. Когда другие подводные лодки искали английский флот у Шетландских островов, английские линейные крейсеры и линейные корабли II эскадры только-что покинули этот район и вернулись в Скапа. Когда подводные лодки наконец решились найти англичан даже в самой Скапа, Grand Fleet успел покинуть эту бухту. В дальнейшем англичане удвоили свои старания сделать проникновение в их базы для германских лодок недоступным: во входах были затоплены корабли, поставлены сети и мины.

Англичанам удалось отразить все попытки нанести урон английскому флоту в его базах. Вследствие этого деятельность германских подводных лодок направлялась все в большей степени на Ламанш, через который перебрасывалась английская армия. В первую очередь предполагалось помешать этой переброске. При этом одной из подводных лодок, „U 24", под командой капитана-лейтенанта Шнейдера, удалось еще раз приблизиться к эскадре линейных кораблей и, после нескольких тщетных попыток, потопить в новогоднюю ночь 1915 г. линейный корабль „Formidable". И эта эскадра пренебрегла мерами предосторожности против атак подводных лодок и шла без охраны миноносцев. Поэтому условия для подводной атаки были исключительно благоприятными. Тем не менее факт, что английский линейный корабль мог быть потоплен

в непосредственной близости своего побережья и в районе переброски британской армии, следует признать весьма серьезным.

Несмотря на все старания англичан, им до конца войны не удалось окончательно закрыть Ламанш для подводных лодок. Однако в природе подводного оружия, что успехи против военных кораблей становятся тем реже, чем лучше тактика надводных судов приспособляется к новой опасности.

Несмотря на бесчисленные попытки, за все время войны лишь одному подводному командиру удалось приблизиться к Grand Fleet'у. Эта удача выпала вновь на долю Веддигена. В начале марта 1915 г. он на „U 29" вышел из Эмса в Остендэ, откуда прошел к островам Сцилли и, после крайне успешной торговой войны, возвращался севернее Шотландии. 18 марта он усмотрел в 70 милях восточнее Пентлант-Фирта I, II и IV линейные эскадры, без охраны истребителей. Торпеда с „U 29" прошла под кормою одного из линейных кораблей I эскадры, после чего все прочие корабли отвернули от подводной лодки и дали полный ход. Лишь IV эскадра оставалась на курсе, который вел ее прямо на подводную лодку. Прежде чем мог быть сделан сигнал для поворота и этой эскадры, с головного корабля, „Dreadnougt", усмотрели перископ лодки, которая повидимому не слушалась горизонтальных рулей. Корабль таранил и уничтожил „U 29".

Через два месяца „U 21", под командой капитан-лейтенанта Герзинга, прошла громадное по тому времени для подводных лодок расстояние из Германии к Дарданеллам; ей удалось вновь достигнуть большого успеха против больших судов: 25 мая был потоплен старый английский корабль „Triumph", а на следующий день — английский корабль „Majestic". Эти успехи имели большое влияние на ход дарданелльской операции. Но в общем дни успехов самостоятельных операций подводных лодок против больших кораблей были уже сочтены.

Первоначальные успехи Веддигена, Герзинга и Шнейдера остались единичными случаями. После того, как тактика надводных судов приспособилась к новому оружию, крупных успехов подводных лодок уже не было. Следует запомнить, что в течение всей войны жертвой торпеды с подводной лодки стал лишь один дредноут, а именно „Дантон", шедший без охраны миноносцев из Средиземного моря в атланти-

ческие гавани Франции, в то время как в одном только ютландском бою три английских дредноута погибли от судовой артиллерии. Успехи подводных лодок против торговых судов не являются мерилом для суждения о возможных успехах против военных судов. Последние обычно быстроходнее и могут быть совершенно иным образом приспособлены для отражения подводных лодок. Это обстоятельство ведь и являлось одной из причин, почему подводные лодки, начиная уже с 1915 г., все в большей степени и наконец почти исключительно применялись в торговой войне. Именно в торговой войне они находили значительно более выгодное поле действия. Опыт войны всецело подтвердил то, что всегда утверждали специалисты. Все это нужно иметь в виду, чтобы притти к заключению, что подводное оружие, поскольку от него ожидали уравнения сил с английским Grand Fleet'ом, доставило разочарование.

Это утверждение не может касаться собственно управления подводными лодками, так как морские и технические достижения и то, что делали подводные лодки в морском и техническом отношениия, выше всякой похвалы. Но со стратегической точки зрения явствует, что возможности чисто военного применения подводной лодки, без участия надводных сил, не следует переоценивать. Необходимо и в будущем предостерегать от подобных переоценок. Во время последней войны боевая деятельность подводных лодок явилась неожиданностью; даже к концу войны не все средства для ее отражения были исчерпаны. С того времени эти средства совершенствуются в большей степени, чем само оружие. Развитие подводных лодок имеет пределы, которые будут достигнуты скорее, чем пределы развития надводных судов.

Нам нужно было указать, что подводные лодки и заградители одни, при полной пассивности флота, никогда бы не могли привести к желаемому уравнению сил. Однако мы никоим образом не преуменьшаем громадного воздействия, которое было оказано подобным видом ведения войны. Неожиданное появление германских подводных лодок и заградителей в водах, омывающих Англию, означало, по мнению Джеллико, столь серьезную угрозу английским дредноутам, что для операций английского боевого флота они приобрели решающее значение. В начале войны английский флот располагал всего леишь 40 истребителями — количество, едва хватавшее для ближнего дозора вокруг линейных кораблей и линейных крей-

серов. Если представить себе, что запаса топлива на дредноутах хватало раза в 3—4 больше, чем на истребителях, которые могли оставаться в море, не пополняя запасов, всего лишь 3 суток, то станет ясным, что крупным судам только и оставалось либо возвращаться вместе с истребителями в свои порты, либо — при желании поддерживать блокаду — отказываться от противолодочной охраны, частично или совсем. В первое время войны пришлось решиться на временный отказ от противолодочной охраны, что вынуждало британское морское командование оставлять крупные суда в северной части Северного моря, чтобы риск был хотя сколько-нибудь терпимым. Временами становилось необходимым отправлять флот даже в Атлантический океан, с тем чтобы он базировался вместо Скапа на Лоч-Ю, в Ирландском море.

Другая опасность, укреплявшая английское командование в этом решении, вытекала из энергичных заградительных операций против английского побережья. Предполагали, что вскоре немцы будут ставить заграждения также в открытом Северном море, в таких местах, где эти заграждения могут стать опасными английскому флоту. Если бы английский боевой флот продолжал действовать в средней и южной части Северного моря, то это могло бы привести к гибели дредноутов от мин и к уравнению сил в пользу немцев. Единственной мерой охраны могли быть тральщики, всегда идущие впереди флота с заведенными тралами. Однако, даже если бы было налицо достаточное количество этого класса судов, — чего на самом деле не было, — выплывали новые опасности: снижение эскадренной скорости до 10 узлов и необходимость итти не зигзагами, а прямым курсом, за тральщиками, — это облегчило бы атаки подводных лодок.

Опасность от подводных лодок заставила английский боевой флот держаться в северной части Северного моря, где скорее можно было мириться с риском плавать без противолодочной охраны и легче было обнаружить, благодаря более значительному расстоянию от германских баз, неприятельские заградительные операции, прежде чем от них пострадают ценные корабли. По мнению командующего британским флотом, способы ведения германским флотом войны ясно указывали на то, что немцы стремились ослабить английский флот перед решительным боем подобными ударами, что вполне соответствовало положению этого флота как численно более слабого. Вопреки мыслям, выражавшимся английской общественностью, следовало не поддаваться соблазну противодействовать этой

стратегии наступательными операциями Grand Fleet'a, так как они могли повлечь за собою недопустимые опасности для больших судов. Германские подводные лодки и заградители, таким образом, имели фактический успех, отодвигая английские боевые корабли все дальше от германских баз. Стратегического действия крупного значения от этого можно было ожидать лишь в том случае, если бы добытая таким путем свобода действий германского флота в средней и южной частях Северного моря была соответствующим образом использована. Частичных успехов и уравнения сил можно было ожидать лишь путем совместной работы всех родов оружия. Однако лишь в 1916 г. оперативная программа адмирала Шеера провела в жизнь этот взгляд. Приходится особенно пожалеть, что у морского генерального штаба могли быть после первых недель войны сомнения в результатах малой войны, начатой с ничтожными средствами. Неожиданная пассивность британского флота, в связи с его отходом перед германскими подводными лодками из южной и средней части Северного моря, открывала германскому флоту свободу действия. Следовало подумать, каким образом отход англичан мог быть использован. Прежде всего получилось своеобразное и, в связи с громадным накоплением боевых средств, совершенно непредвиденное состояние полнейшей стратегической обороны обеих сторон. Находясь в тисках континентальной наполеоновской школы, которая предписывает численно более сильному быстрое и окончательное уничтожение неприятельских сил, германское командование доверчиво считалось с немедленным, широко задуманным наступлением превосходного в силах английского флота. Вместо этого пришлось увидеть возвращение британского адмиралтейства к маневренной тактике донельсоновской эпохи, которая по возможности избегала боевых решений; немцы позволили своим противникам навязать им метод борьбы. В то время, как на сухом пути вскоре закипела борьба не на жизнь, а на смерть, при обстоятельствах, весьма близких к абсолютной форме войны, война на море началась с боевых действий, едва превосходивших меру малой войны; надежды, возлагавшиеся немцами на малую войну, не могли сбыться. Продолжение такого положения могло быть выгодным только лишь англичанам.

ГЛАВА СЕДЬМАЯ

МЕТОДЫ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ВЛАДЕНИЯ МОРЕМ.

Если следовать определению Корбета, то приходится назвать методами использования владения морем все те операции, которые не служат для борьбы за владение морем. Мы используем владение морем путем таких операций, которые не направлены непосредственно против неприятельского флота, а имеют целью контроль над морскими путями для собственной пользы или во вред противнику. В чисто военном отношении подобные операции являются второразрядными; на самом деле эти операции во всех морских войнах занимали больший объем, чем те, которые были направлены к непосредственной борьбе за владение морем. Воспрепятствование неприятельскому вторжению, охрана или помеха перевозке морем неприятельского десанта, но прежде всего защита своей и уничтожение неприятельской морской торговли — все это задачи флота, достигаемые использованием владения морем. При решении подобных задач действия флота не всегда направляются исключительно против боевого флота противника; во многих случаях владение морем может быть использовано еще до того, как неприятельский флот будет уничтожен.

Рассуждая логически, было бы очевидным — начинать операции, связанные с использованием владения морем, лишь тогда, когда это владение будет достигнуто и обеспечено. Если это считать правильным, то следовательно морское командование может приняться за все свои задачи лишь после того, как главная задача — уничтожение неприятельского флота — будет решена. Однако в природе морской войны и особенно в характере моря как театра морской войны (см. гл. IV) — начинать использование владения морем одновременно с теми боями, которые ведутся за большую или меньшую степень владения морем. В течение всей войны операции, связанные с использованием владения морем, как и борьба за владение или оспаривание владения морем идут параллельно.

Оба рода операций совершенно различны в отношении намерений и задач и в стратегическом отношении требуют различной подготовки. Война должна всегда рассматриваться, как нечто целое. Она содержит в себе в равной мере морские, военные, политические, экономические и моральные факторы. Поэтому морская война может достигнуть своей цели лишь в том случае, если будут приняты во внимание все эти и еще другие факторы. Лишь такой подход обеспечит правильный масштаб при решении вопроса — следует ли дать предпочтение операциям для борьбы за владение морем, или для использования последнего, или же в какой мере те и другие должны дополнять друг друга. Возможно, что придется пожертвовать до некоторой степени владением морем на одном театре войны с тем, чтобы использовать его на другом; может случиться, что использование владения морем на одном морском театре заставит отказаться от него на другом. Вся боевая деятельность флотов будет зависеть от учета этих обстоятельств.

I. КРЕЙСЕРСКАЯ ВОЙНА. ВОЕННЫЕ ДЕЙСТВИЯ ПРОТИВ МОРСКОЙ ТОРГОВЛИ И ЗАЩИТА ЕЕ.

К каким формам ведения морской войны ни пришлось бы обратиться, в большинстве случаев, на ряду с другими операциями, придется вне отечественных вод вести торговую и крейсерскую войну. Иначе мы откажемся от тех огромных выгод, которые дает война на море, благодаря громадному протяжению морских театров. В этом отношении весьма правильно изречение Ратцеля в его книге „Море как источник величия народов“: „На любом побережьи небольшой участок земли граничит с большой водной поверхностью. Любек из узкого залива Траве мог владеть Балтийским морем, а Венеция из глубины Адриатического моря — Средиземным. Водная поверхность каждого соседнего моря и каждой бухты является частью связанного целого, всего мирового океана. Как бы мал ни был район моря, он все же сохраняет за собою связь с великим мировым океаном, благодаря чему является возможность общения с любым уголком Балтийского, Черного или Красного морей. Таким образом становятся доступными владению морем громадные пространства; каждая часть моря, хотя бы самая малая, содержит в себе часть величия и свободы океана“.

Эти возможности должны быть использованы крейсерской

войною, которая, путем нападения на всех морях на неприятельскую торговлю, старается подорвать экономическую мощь противника. В то время, как торговая блокада может быть средством в руках лишь более сильного, для крейсерских операций владение морем не является само по себе абсолютно необходимым. В 1870 г. Франция была второй по силе морской державой в мире и находилась в состоянии войны со страной, которая не могла даже считаться морской державой; и тем не менее французы теряли корабли вследствие торговой войны. Это было возможно благодаря тому, что крейсерская война не связана определенным морским районом; отдельные ведущие торговую войну крейсеры могут менять район боевой деятельности по своему усмотрению, чтобы все время избегать встреч с превосходными силами противника. Более сильный использует подобный вид крейсерской войны, поскольку это связано с защитой его собственных торговых путей, ибо блокада ему даст совсем иные и лучшие возможности подорвать противника в экономическом отношении. Блокада хватает морскую торговлю неприятеля за корень, в то время как крейсерская война достигает лишь ответвлений этой торговли. Однако история нас учит, что крейсерская война часто наносила более сильному столь тяжелый урон, что его способности продолжать войну оказывались под вопросом.

Поэтому не следует удивляться, если более слабый часто подвергается искушению, в борьбе с мощным противником, видеть в своих крейсерских операциях единственное средство вести войну и добиться решения, — в особенности если военная мощь противника, напр. Великобритании, основана исключительно на морской торговле и невозможность нападения на территорию противника заставляет считать подрыв ввоза морем единственной достижимой целью морской войны. В большинстве морских войн XVII и XVIII вв., а также и в XIX в., мы видим, как часто к своей невыгоде один из противников старается следовать этому учению. Лишь одному человеку, обладавшему исключительным стратегическим дарованием, де-Рюйтеру, удалось еще в первоначальной стадии развития морской стратегии подчинить торговую войну интересам ведения всей войны. Британское же морское командование лишь к концу англо-голландских войн избавилось от неверной оценки торговой войны. Дольше всего оставалась в заблуждении Франция, будто сильную на море Англию можно одолеть путем одной торговой войны, избегая борьбы за владение морем. Несмотря на выгодные стратегические условия, которыми обладает Франция

в борьбе с британской морской державой, благодаря своему географическому положению и колониям, система ведения крейсерской войны неизменно приводила к поражению. Даже Наполеон стал, несмотря на опыт всех прежних войн, жертвой неверной оценки значения торговой войны.

Чтобы притти к правильной оценке возможностей торговой войны в настоящее время, нельзя забывать, что экономические условия с тех времен изменились в корне. Лишь после наполеоновской эпохи появилось сплетение экономических и политических интересов всех народов, которое делает их зависимыми в большей или меньшей степени от морского ввоза. В особенности для европейских стран стали обычными формы хозяйства, делающие для них морской ввоз совершенно насущным, независимо от того, являются ли эти страны земледельческими или промышленными. Часто нехватает, либо вовсе нет, необходимого для промышленности сырья, и приходится прибегать к ввозу его из заграницы. Также и земледелие часто обязано увеличению своей продукции вспомогательным заграничным средствам и, несмотря на это, многие страны не в состоянии прокормить собственное население. Морская торговля всех европейских стран, в силу сказанного, стала не только более значительной и ценной, чем раньше; для большинства этих стран она стала вопросом жизни, так как об'ъектом ввоза являются не предметы роскоши, как в донаполеоновскую эпоху, а сырье и продовольствие. Поэтому в отношении торговой войны эти страны стали более уязвимыми; стратегическое значение операций торговой войны значительно возросло по сравнению с прежним временем. Все эти страны имеют недостаток в чем-либо необходимом для войны и для жизни, без чего нельзя продолжать военных действий, или же возможен роковой исход. „Значительно серьезнее, чем бои, завладение или потеря окопов, возвышенностей и т. п., был подвоз войск и боевого снаряжения, который доставлялся западным державам морем. Поэтому влияние морской силы во время последней войны приобрело такое значение, о котором раньше нельзя было и мечтать" (Frothingam, т. I, 206 стр.).

Вместе с совершенно новым развитием экономических условий всех европейских стран в XIX в. изменилось также и стратегическое значение торговой войны; возродились прежние представления о крейсерской войне времен парусного флота. Мысль о защите морской торговли путем расположения еще в мирное время вблизи главных морских путей спе-

циальных крейсеров влияла на морскую политику англичан; приходилось заботиться о защите широко распространенной и совершенно необходимой для их страны морской торговли. Следствием этого явилась раскинувшаяся по всему свету дислокация английских морских сил и постройка большого количества крейсеров для заграничных вод. Лишь в начале XX в. эта морская политика должна была уступить место сосредоточению всего боевого флота исключительно в отечественных водах. Это случилось, когда место Франции с ее базами, расположенными на берегах Атлантического океана, и опорными пунктами на всех морях, заняла Германия как вероятный противник англичан. Возможности ведения крейсерских операций немцами считались менее благоприятными, так как Германия отрезана, вследствие своего географического положения, от океанов. Несмотря на это, и в Германии под впечатлением английской и французской морской политики, для которой столь долгое время торговая война и защита морской торговли являлись решающими в вопросах судостроения и выбора заграничных опорных пунктов, — в 90-х годах прошлого столетия серьезно обсуждался вопрос о постройке крейсерского флота. Лишь законы о флоте Тирпица выдвинули постройку боевого флота на первое место. Громадные расходы, связанные с увеличением водоизмещения больших кораблей, заставили отодвинуть мысль о крейсерской войне на задний план. Предложения строить крейсеры несколько раз отвергались; таким образом пришлось совершенно отказаться от типа заграничного крейсера, пригодного для торговой войны. Адмирал Тирпиц предполагал, когда постройка боевого флота близилась к завершению, еще за несколько лет до начала мировой войны, создать крейсерскую эскадру из новейших больших и малых крейсеров. Эта эскадра должна была базироваться на Вильгельмсгафен; она не была бы подчинена Флоту открытого моря и предназначалась для крейсерских операций. Вообще же возможные успехи крейсерской войны в Германии скорее недооценивались, чем переоценивались; этому способствовало, на ряду с полным отсутствием заграничных опорных пунктов, еще и то обстоятельство, что во время русско-японской войны, единственной проведенной в условиях, близких к мировой войне, не было опыта крейсерских операций. Нельзя не согласиться с тем положением, что крейсерская война может дать решительные результаты лишь в том случае, если она опирается на превосходство в силах своего флота; но в этом случае место крейсерской войны вероятно займет

блокада. Значение крейсерской войны однако же основано не только на возможности причинить неприятелю экономический вред, который может быть ему нанесен путем уничтожения торговых судов. Чаще крейсерская война приведет к диверсиям, так как неприятелю придется уделить часть сил с главного театра для защиты своей морской торговли. Если крейсерские операции ведутся достаточно энергично, то подобные диверсии могут подготовить удар на главном театре. Обстоятельства могут так сложиться под влиянием военных политических причин (как это имело место в различные фазы мировой войны), что уничтожение неприятельской торговли станет главным или единственным средством борьбы на море. Поэтому необходимо и в будущем тщательно изучать проблемы заокеанской торговой и крейсерской войны, в связи с войной на отечественных и дальних морских театрах.

Опасность прекращения ввоза весьма серьезно влияет на независимость современных государств. Она ограничивает способность к сопротивлению и следовательно свободу внешней политики и морских и военных решений еще в мирное время. Воля к государственной самостоятельности своей страны требует от государственных людей и военных вождей необходимости познания еще в мирное время слабых сторон экономического сопротивления своей родины и разработки мер к устранению этих слабых сторон во время войны. С другой стороны, необходимо выявить слабые стороны экономического сопротивления противника и составить себе ясную картину, как у него сложатся экономические условия. Масштаб для средств, которые должны быть использованы в крейсерской войне, определится из соображений, насколько противник будет зависеть в отношении ведения войны и существования своего народа от морского ввоза и насколько он в этой области окажется уязвимым имеющимися в нашем распоряжении боевыми средствами. В этом отношении современные условия крейсерской войны менее благоприятны, чем это было раньше. Если, с одной стороны, современное экономическое развитие делает некоторые народы более уязвимыми на море, чем раньше, то, с другой стороны, развитие современных средств сообщения и связи в высокой степени затруднило введение крейсерской войны.

О трудностях современной крейсерской войны адмирал Редер высказывается в I томе германского официального труда о войне („Крейсерские операции“) нижеследующим образом:

„В настоящее время пароходы, в отличие от парусных судов, зависящих от ветра, следуют по определенным путям, на которых скучивается все движение. Эти морские пути, ведущие из разных стран света, сходятся вблизи важных в навигационном отношении пунктов побережий, при приближении к главным торговым портам и при входах в узкости. В таких местах движение торговых судов бывает крайне интенсивно. Таким образом крейсеру легче найти неприятельские торговые суда, чем в прежнее время; но, с другой стороны, и могучему на море противнику легче обнаружить крейсер и вытеснить его из района его деятельности. Благодаря в высокой степени развитым средствам разведки, особенно же благодаря наличию на торговых судах радиотелеграфа, крейсеру приходится считаться с тем, что в кратчайший срок место его деятельности будет обнаружено. Даже если бы крейсеру удалось создать помеху радиотелеграфированию задержанного им неприятельского корабля, то все же проходящие нейтральные суда вскоре выдадут его присутствие. Появление крейсера на узловых пунктах торговли, вблизи неприятельских берегов, возможно не более, чем на несколько часов. Развитие средств связи, кабелей и радиотелеграфа дает возможность немедленно по получении сведений о нахождении крейсера в определенном районе известить об этом торговые суда и дать им возможность выбрать безопасные курсы. Благодаря точно известной продолжительности плавания, неприход в назначенное время парохода сейчас же обратит на себя внимание. Судоходные предприятия смогут быстро об этом известить центральные органы судоходства для предупреждения плавающих судов. Прибытие призов или же судов с командами потопленных кораблей в порты, хотя бы самые отдаленные, станет весьма быстро достоянием гласности и принудит крейсер изменить район деятельности".

Самое большое и самое существенное затруднение в ведении крейсерских операций заключается в том, что современные корабли должны пополнять запасы топлива и снабжения и в известные промежутки давать время на переборку машин и чистку котлов. При невозможности обеспечить крейсеру правильный подвоз топлива, — даже если ему будет удаваться получать топливо с захваченных неприятельских кораблей, — ему все же придется уходить в какой-нибудь защищенный пункт и там принять необходимый груз и дать возможность произвести ремонт машин и котлов. Эту возможность можно предоставить в полной мере лишь в своем собственном порту, доступном по условиям войны, т. е. укрепленном и опирающемся на

морскую силу. Приемка угля в открытом море возможна из-за волны лишь в исключительных случаях, не говоря уже о постоянной угрозе быть застигнутым неприятелем. С другой стороны, скрытые якорные стоянки, расположенные вблизи выгодных для торговой войны районов, на безлюдном побережьи или на одиноком острове, по возможности без кабельного и телеграфного сообщения, в местах, где крейсер мог бы находиться не в постоянной боевой готовности и спокойно принимать топливо и ремонтироваться, — в настоящее время крайне редки. Такие пункты известны также и противнику; чем выгоднее они для крейсеров, тем чаще их будет обследовать неприятель. Если такие пункты принадлежат нейтральным странам, то крейсер должен, когда его место станет известным, в особенности при повторном появлении, считаться с большими затруднениями со стороны этих нейтральных стран.

Значительное затруднение в проведении крейсерских операций в современных условиях заключается еще и в том, что крейсеры, всегда готовые к встрече с неприятелем, при ограниченном их личном составе, состоящем в большинстве из специалистов, едва ли бывают в состоянии отдавать людей для призовых команд, которые доставили бы захваченный пароход в порт. В равной мере они не могут брать на себя команды захваченных пароходов; поэтому крейсеры должны брать с собой пароходы с резервной командой, набранной из живущих за границей добровольцев, из которой будут назначаться призовые команды. Личный состав потопленных кораблей будет передаваться на эти сопровождающие пароходы для доставки в подходящие порты.

Из этих условий вытекают два различные вида крейсерской войны: либо нападение на узловые пункты неприятельской торговли, особенно в ее исходных и конечных пунктах, которые выявляются на любой карте морских путей; либо нападение на неприятельскую торговлю в открытом море, вдали от своих и неприятельских опорных пунктов. Совершенно ясно, что первый вид обещает больший успех, но вместе с тем требует больших сил и связан с большим риском, так как противник будет уделять таким районам больше внимания и в большей мере обеспечит их защитой. Этот риск значительно уменьшается при применении второго вида крейсерской войны, ибо еще в наше время, несмотря на улучшение средств разведки и связи, до некоторой степени верно выражение Мэхэна, что труднее найти крейсер в открытом море, чем иглу в стоге сена. Однако такому крейсеру представится

значительно меньше объектов для нападения. Несомненно, защита длинных торговых путей на море — задача нелегкая. Она облегчается тем, что во многих случаях достаточно обеспечить узловые пункты крейсерами, которые, в зависимости от состава сил неприятеля, могут быть усилены броненосными крейсерами, линейными кораблями или даже целыми эскадрами. Такой системы защиты англичане придерживались в большинстве своих морских войн с большим или меньшим успехом. На больших океанских морских путях торговые суда предоставлялись самим себе, или же их соединяли, в особенно опасных зонах, в конвои, под непосредственной защитой боевых кораблей. Такое сосредоточение торговых судов в конвои приводило естественно к концентрации сил противника в эскадры; выход в море таких эскадр можно было не допустить лишь в том случае, если одновременно с непосредственной охраной торговых судов прибегали к тесной блокаде операционных баз нападающего. Отдельные корабли, не обладающие значительной боевой силой, не могут держаться продолжительное время в узловых пунктах неприятельской торговли, если защита последней правильно организована. В этом случае корабли должны иметь опору в сильных боевых судах. Чем более нападающий будет усиливать состав сил для крейсерской войны, тем действительней станут меры охраны обороняющегося; таким образом раньше или позже эскадренный бой станет неминуемым: а его-то более слабый и хотел избежать путем перехода к крейсерской войне. Благодаря большей подвижности судов и более совершенным средствам связи в настоящее время, эта стадия эскадренного боя в крейсерской войне будет достигнута теперь значительно раньше, чем в прежние времена.

Мировая война дает мало примеров в этом направлении, так как во всех вопросах крейсерской войны условия, в которых велась мировая война, были исключительными. В наше время ни одна из морских держав, которая будет вести морскую войну, не сможет оказаться, хотя бы приближенно, в столь невыгодном положении, в каком была во время мировой войны Германия по отношению к Англии, — хотя бы из-за географического их положения. Ни одна другая морская держава не может быть отрезана от океана так легко, как это было с Германией. Это обстоятельство наложило на операции германских крейсеров особенный отпечаток, а также привело к тому, что германцы придавали столь малое значение крейсерским операциям.

Без опорных пунктов, без союзников, которые обладали бы таковыми, — Германия должна была с самого начала признать возможность успеха крейсерской войны незначительной. Посылка крейсеров в мирное время за границу соответствовала более политическим, чем стратегическим требованиям. Материальная и стратегическая подготовка крейсерской войны вследствие этого оставалась в рамках целесообразного использования заграничных крейсеров и подходящих торговых судов для операций, считавшихся второстепенными. Центр тяжести ведения войны находился в Северном море. Если бы можно было предположить, что поведение неприятеля, а также политика Германии предоставят флоту столь малое поле деятельности в Северном море, то следовало бы более широко использовать значительные вспомогательные средства заграничных отделений германских пароходных компаний путем вооружения значительно большего числа вспомогательных крейсеров. Несмотря на это, деятельность созданных морским генеральным штабом организаций для снабжения заграничных и вспомогательных крейсеров углем и провиантом вначале превысила все ожидания. Однако же, вместе с падением германского престижа, вызванного бездеятельностью германского Флота открытого моря, настроения в нейтральных странах повернулись настолько сильно в благоприятную для Англии сторону, что вскоре для всех этапных станций, раскинутых по всем частям света, снабжение германских судов стало невозможным. Несмотря на это, деятельность германских крейсеров вызывала восхищение даже у неприятеля.

Двум классическим представителям этого метода морской войны, „Karlsruhe“ и „Emden'y“, во время их плаваний по Атлантическому и Индийскому океанам, — лучшим, зато и наиболее опасным для торговой войны, оперативным районам,— неизменно удавалось уходить от преследований, несмотря на то, что постоянно они были окружены многочисленными английскими, французскими, русскими и японскими судами. На различных торговых путях они наносили неприятелю вред, который должен быть измерен не только непосредственно потопленным тоннажем (каждый по 17 судов с брутто-регистровым тоннажем в 70 000 *т*), но и экономическими, военными и политическими последствиям их боевой деятельности. Появление „Emden'a“ заставило соединять транспорты с войсками и боевыми грузами, шедшие из австралийских и индийских портов, в конвои; последние состояли иногда из 37 судов, которые приходилось конвоировать броненосными крей-

серами и вооруженными вспомогательными судами через опасную зону моря.

Происходившие из-за этого задержки в доставке войск измерялись неделями. Торговые, почтовые и пассажирские сообщения временно прекращались далеко за пределами деятельности обоих крейсеров; паника широко распространялась на неприятельские и на нейтральные торговые суда, занимавшиеся доставкой военной контрабанды. Если „этапы“ не были в состоянии доставить во время снабжение, крейсеры неизменно встречали среди неприятельских судов подходящего угольщика, из которого можно было пополнить запасы для дальнейшей их боевой деятельности. Не недостаток топлива и не действия неприятеля, а внутренний взрыв, причина которого до сих пор осталась невыясненной, положил конец 4 ноября 1914 г. плаваниям „Karlsruhe“. Еще долго после его гибели неприятельские корабли отыскивали крейсер во всех частях мирового океана. Через 5 дней счастие изменило также и „Emden'у“. Он пал жертвою скорее случайной, чем планомерно подготовленной, встречи, при разрушении одной из кабельных и радиостанций между Австралией и Индией. Крейсер „Sydney“, потопивший „Emden“, был на 2000 *т* больше, а действия его 6-дюмовых снарядов значительно сильнее. Деятельность обоих германских крейсеров не уступает самым славным эпизодам морских войн всех времен. Она свидетельствовала перед всем миром, что военный дух и морская подготовка способны сделать, если германским боевым судам предоставлены для операций необъятные пространства океана.

Совершенно иную картину представляет не менее славная боевая деятельность восточноазиатской крейсерской эскадры. Вступление в войну Японии лишило эту эскадру единственной базы на Дальнем востоке — Тсингтау. Южная часть Тихого океана, где эскадра находилась при объявлении войны, бедна движением торговых судов и мало выгодна для торговой войны. В Индийском океане можно было справиться с трудностями снабжения углем для одного корабля, напр. „Emden'a“, но не для целой эскадры. Единственным исходным пунктом для успешного ведения войны могло быть южноамериканское побережье. Прежде всего там можно было ждать более слабой деятельности неприятеля; средства связи через нейтральные государства этого материка и возможное соединение с „Dresden'ом“ и „Leipzig'ом“ говорили за то, что ареной для деятельности крейсеров нужно было выбрать именно этот

район. После 3-месячного безрезультатного плавания удалось сосредоточить силы у берегов Чили — образец блестящей стратегической операции, если принять во внимание все трудности снабжения углем, недостаточность сведений о неприятеле и настойчивые преследования большого числа японских судов. Начальник эскадры оказался в положении, в котором он не мог оказать решительное действие на исход войны; веря в боевую мощь своих двух броненосных крейсеров, он решил нанести неприятелю возможно больший урон, отказавшись от сомнительных результатов торговой войны. Этот отказ можно различно судить, рассматривая его в широких рамках ведения войны; однако нельзя забывать, что адмиралу Шпее мы обязаны победой у Коронеля 1 ноября 1914 г., одной из наиболее ярких побед германского оружия. Уничтожение броненосных крейсеров «Monmuth» и «Guthol» после часового боя дало свидетельство всему свету, насколько германская тактика и искусство стрельбы были выше, чем у противника.

Миф о непобедимости английского флота был разрушен. Сколь чувствительны были последствия этого боя для английского командования, показывают его мероприятия. Не менее чем 5 эскадр были сосредоточены против победителя. Сильный японский флот занял позицию в австралийских водах; другой флот, состоявший из японских, английских и австралийских судов, соединился у берегов Мексики; третий флот был образован в Вест-Индии; четвертый — у мыса Доброй Надежды. Особая эскадра была сосредоточена для преследования крейсеров у побережья Бразилии; ядро этого соединения составляли два крейсера-дредноута, что вызвало серьезное ослабление Grand Fleet'а. Мероприятия англичан, облегченные бездеятельностью Флота открытого моря, остались скрыты для морского генерального штаба и крейсерской эскадры. К сожалению, германское командование отказалось от предполагавшегося выхода в море германских линейных крейсеров для встречи эскадры Шпее, а также от временного хотя бы усиления боевой деятельности Флота открытого моря.

Бездеятельность германских морских сил в отечественных водах во время крейсерской войны являлась тяжкой стратегической ошибкой. При разработке плана операций для боевого флота следовало принять во внимание влияние, которое могло быть оказано деятельностью Флота открытого моря на операции заграничных крейсеров, и наоборот. „Если крейсеры имели возможность энергичной боевой деятельностью прико-

вать значительное число неприятельских крейсеров к дальним водам, то с своей стороны Флот открытого моря должен был проявить энергию, чтобы Grand Fleet не посмел отделить от себя боевые корабли для уничтожения наших крейсеров,— даже в том случае, если бы давление, производимое успехами наших крейсеров на английское командование и экономику страны, властно потребовало усиления английских сил в дальних водах. Необходимость поддержки крейсеров на их тяжелом посту в то время, когда они могли развить наиболее интенсивные операции, именно в первые месяцы войны, являлась еще одной причиной, требовавшей энергичной деятельности флота. Эта деятельность должна была быть усилена до высших пределов, как только успехи наших крейсеров стали чувствительными для британского престижа, и поэтому явилась необходимость усиления английских морских сил в дальних водах. Бездеятельность германского флота в первые месяцы войны преждевременно бросила на произвол судьбы германские крейсеры. Если британское адмиралтейство, под давлением успехов наших крейсеров, выделило бы в дальние воды сильные боевые корабли Grand Fleet'a, то это давало бы возможность германскому флоту вступить в бой при благоприятных обстоятельствах".

Еще во время пути из Тихого в Атлантический океан на крейсерской эскадре были получены сведения, что нейтральные страны под давлением Англии издают дальнейшие ограничительные правила для вывоза топлива, вследствие которых снабжение углем эскадры будет со временем поставлено под серьезную угрозу. Тем не менее надо было попробовать распределить крейсеры по различным торговым путям, создать угрозу для транспортировки английских войск в юго-западную Африку и наконец попытаться прорваться на родину. Намереваясь все это привести в исполнение, Шпее решил разрушить единственную английскую базу около южной оконечности Америки. И в это время случайно его эскадра попала в руки преследователей еще до того, как они смогли начать свою операцию. 8 декабря 1914 г. эскадра Шпее была уничтожена двумя линейными крейсерами Grand Fleet'a, которые лорд Фишер выслал после первых сведений о поражении при Коронеле, полученных в Англии. В этом бою германский флот потерпел наибольшие потери.

В разрушении британской базы необходимости не было. В стратегическом отношении было бы выгоднее обойти Фалклэндские острова и неожиданно появиться перед Ла-Плата

или у южноафриканских берегов, избегая встречи даже с более слабыми неприятельскими силами. Не в военных успехах, а в диверсии, в попытке отвлечь сколь возможно больше сил с главного театра и с оперативных районов заключалась существенная и исключительная задача крейсерской эскадры. Ни один пример яснее не указывает, сколь различна разработка операций для использования владения морем и для его достижения путем борьбы. Громадное стратегическое действие, оказанное хотя бы присутствием германской крейсерской эскадры на океане, могло быть использовано в значительно большей степени, если бы единое твердое руководство морскими операциями направляло боевую деятельность как Флота открытого моря, так и крейсерской эскадры в ясном сознании их взаимодействия.

Уничтожение крейсерской эскадры освободило Англию от тяжелого гнета, который давал себя чувствовать в течение четырех месяцев на всех морских театрах. Возвращение 3 линейных крейсеров Grand Fleet'а из Атлантики и освобождение в Тихом океане „Австралии“ вернули британскому адмиралтейству свободу действия в отечественных водах. После 8 декабря 1914 г. английское командование могло вернуть большинство броненосных крейсеров с заокеанских морских станций и использовать их для блокады Северного моря, которая теперь, еще больше, чем в первые месяцы войны, заняла место во главе операций британского флота. В течение нескольких месяцев ослабление британского флота было настолько значительным, что бой в Северном море в ноябре или в декабре 1914 г. сулил бы германскому флоту хорошие виды на успех. После гибели германской крейсерской эскадры временное ослабление британского флота миновало. Если бы германская крейсерская эскадра не была при появлении в Атлантическом океане уничтожена; если бы она могла продолжать в Атлантике операции, начатые со столь большим успехом в Тихом океане, — то посылка крупных сил из состава английского флота, находящегося на главном театре, стала бы неминуемой. Если бы, с другой стороны, германский Флот открытого моря путем энергичных операций затруднил посылку английских судов из Северного моря или сделал бы ее невозможной, то это облегчило бы крейсерской эскадре путь к дальнейшим успехам в крейсерской войне. Наконец, попытки крейсерской эскадры к прорыву в Северное море могли бы привести к бою между германскими и британскими флотами, исход которого был бы решительным для исхода всей войны.

Кроме находившихся еще за границей крейсеров-стационеров, для крейсерской войны могли быть использованы также и торговые суда, которые при объявлении войны превращались во вспомогательные крейсеры. Использование таких судов было особенно важно для Германии еще и потому, что ее торговое судоходство на всех морях сразу же при объявлении войны приостановилось; поэтому следовало большие вспомогательные средства германского торгового флота, второго по величине после английского, использовать хотя бы для военных целей. К этому надо добавить, что торговые суда, благодаря их способности держаться в море более долгое время, чем военные корабли с их ограниченным радиусом действия,— являлись для крейсерской войны почти-что более пригодными. Ведь эта война должна была вестись немцами без опорных пунктов.

Число вспомогательных крейсеров было с самого начала ограничено, так как считали, что для войны с Англией пригодны лишь такие пароходы, которые обладают скоростью от 17 до 20 узлов; только такие пароходы могли прерывать неприятельские блокадные линии и своевременно уклоняться от встреч с боевыми крейсерами и более сильно вооруженными неприятельскими вспомогательиыми крейсерами. Дальнейшее ограничение числа этих судов заключалось в том, что могли быть использованы лишь те пароходы, которые при объявлении войны достигли бы отечественных вод или же за границей вошли в соприкосновение с германскими военными судами и от них получили вооружение. Хотя Англия начала вооружение торговых судов для оборонительных целей еще в мирное время, немцы на такие мероприятия не могли решиться. Вооружение всего лишь 5 крейсеров при объявлении войны должно казаться исключительно малым по сравнению с большим и дееспособным судовым составом германского торгового флота, а также в связи с тем обстоятельством, что применение этого флота для заокеанской торговли сразу же прекратилось.

В отечественных водах лишь одно судно, пассажирский пароход гамбургско-американской линии „Kaiser Wilhelm der Grosse“, был перевооружен во вспомогательный крейсер. Тотчас после объявления Англией войны он был послан в Атлантический океан для крейсерских операций. Но, прежде чем корабль мог хоть как-нибудь начать торговую войну, он был 26 августа уничтожен английским крейсером „Hayflyer“ во время погрузки угля в испанском порту „Рио-дель-Оро“, на западноафриканском побережьи.

Немногим счастливее были операции вспомогательного крейсера „Cap Trafalgar". Этот пассажирский пароход гамбургско-американской пароходной компании получил 31 августа у бразильского острова Тринидат два 10,5-*см* орудия с германской канонерской лодки „Eber" и был таким образом превращен во вспомогательный крейсер. 14 сентября этот корабль, прежде чем он успел начать действительную торговую войну, был настигнут британским вспомогательным крейсером и, после ожесточенного сопротивления, стал жертвой превосходства артиллерийского вооружения своего противника, обладавшего восемью 12-*см* орудиями.

Два перевооруженных в Тсингтау вспомогательных крейсера: пароход Северогерманского ллойда „Prinz Eitel-Friedrich" и захваченный „Emden'ом" пароход русского добровольного флота „Рязань", переименованный в „Kormoran", успеха не имели. До 30 августа оба крейсера сопровождали крейсерскую эскадру в южную часть Тихого океана; затем их совместно отправили для крейсерской войны западнее Австралии. „Kormoran'у" пришлось из-за недостатка в угле интернироваться в Гауне уже 14 декабря. „Prinz Eitel-Friedrich" направился в южноамериканские воды, так как ни в Нидерландской Индии, ни где-либо в других портах назначенного ему района он не мог достать достаточно топлива. После успешной торговой войны, которая привела его вокруг мыса Горна к восточноамериканскому побережью, он должен был интернироваться с североамериканском порту Нью-порт-Ньюс, исчерпав запасы топлива и имея на борту 400 чел. команд потопленных им призов (10 марта 1915 г.).

Самыми успешными были действия вспомогательного крейсера „Kronprinz Wilhelm", бывшего парохода Североамериканского ллойда. 3 августа этот пароход вышел из Нью-Йорка, а 6 августа ему в открытом море спешно были переданы 2 легких орудия с крейсера „Karlsruhe"; в это время на горизонте уже показался английский броненосный крейсер „Suffolc". Вспомогательный крейсер оперировал весьма удачно в течение $8^1/_2$ месяцев в средней и южной части Атлантического океана. Он потопил 13 судов водоизмещением свыше 50 000 *т* и прошел путь в 40 000 морских миль. Уголь всегда принимался в открытом море, причем корабль принял в течение 17 дней 6 500 *т* угля с германских и в течение 49 дней 17 600 *т* с неприятельских судов. Дважды ему попадались большие запасы одежды и сапог, так что команда могла быть одета во все новое. Однажды крейсеру удалось взять с англий-

ского парохода два 12-*см* орудия, правда без снарядов; другой пароход доставил ему радио-станцию Маркони. За все время „Kronprinz Wilhelm“ не встретил ни одного английского корабля, за исключением самого первого дня его деятельности. Этот вспомогательный крейсер мог оставаться столь долго незамеченным неприятелем главным образом потому, что он, подобно „Karlsruhe“, не сразу топил захваченные призы, а вел их сколь возможно дольше с собою, а команды и пассажиры с призов не посылались преждевременно в нейтральные порты. Лишь после окончательного израсходования боевых запасов и топлива, когда половина команды заболела от недостаточного питания, этот корабль 11 апреля вошел в Нью-порт-Ньюс и был там разоружен.

После уничтожения крейсерской эскадры крейсерская война начала спускаться со своей высшей точки. Она велась на всех океанах и приковала к себе громадное число неприятельских кораблей. Однако же исход крейсерской войны, вследствие недостатка в опорных пунктах и все уменьшающейся помощи этапов, был предрешен. Число тонн потопления — с 88 000 брутто-регистровых тонн в сентябре и 74 000 в октябре 1914 г. — упало в марте 1915 г. до 7 000. С замиранием крейсерской войны приходил и конец германскому престижу на океанах.

Этот способ ведения войны вновь оживился, когда решились вооружать в качестве вспомогательных крейсеров небольшие и тихоходные пароходы. Их незаметный наружный вид должен был для них быть лучшей защитой. Несмотря на сравнительно малый ход, эти незаметные грузовые пароходы проявили себя с лучшей стороны благодаря громадному, по сравнению с военными судами, району действий и удачной маскировке, совершенно скрывавшей их назначение. Первым вспомогательным крейсером этого рода был „Möwe“, покинувший 29 декабря 1915 г. отечественные воды. „Möwe“ был раньше грузовым пароходом для перевозки бананов. Без каких-либо затруднений он прорвал неприятельскую блокаду, успешно заградил западный выход из главной английской базы Скапа 250 минами, поставил еще 238 мин на путях в Бордо, потопил, дойдя до Пернамбуко, 15 судов с общим тоннажем 57 635 брутто-регистровых тонн и вернулся в марте 1916 года с ценным грузом сырья и на 750 000 марок нечеканенного золота. Результаты второго плавания „Möwe“, длившегося с 22 ноября 1916 г. до 23 марта 1917 г., были еще более успешными. Крейсерство его распространилось на

все торговые пути англичан в северной и южной части Атлантического океана до Капштадта. На этот раз было потоплено 21 пароход и 2 парусника, с общими тоннажем 119 000 брутто-регистровых тонн и захвачено 404 пленных. Через месяц после „Möwe“ вышло в море вооруженное парусное судно, вспомогательный крейсер „Seeadler“; после удачного похода это судно разбилось о скалы в южной части Тихого океана. Что касается района действия, то пальма первенства должна быть дана вспомогательному крейсеру „Wolf“: не располагавшему никакими вспомогательными средствами кроме тех, которые давала сама крейсерская война, и, несмотря на предельную скорость в 10,5 узлов (по сравнению с 15 или 16 узлами „Möwe“), этому судну удавалось в течение более чем одного года уклоняться от преследования врагов. Им было поставлено 465 мин на путях к Сингапуру, Коломбо, Бомбею, Капштадту, Дурбану и Сиднею; потоплено на его минах и захвачено им 35 судов с общим тоннажем в 210 000 брутто-регистровых тонн. Не недостаток в угле, но цынга и бери-бери, а также необходимость докирования заставили вспомогательный крейсер начать обратный путь. 17 февраля 1918 г. он благополучно прибыл в Киль. Менее счастливыми были крейсеры „Greif“ и „Leopard“, которые вышли из Северного моря в феврале 1916 г., а в марте 1917 г., после ожесточенного сопротивления, стали жертвами английских блокадных сил.

Операции „Möwe“ „Seeadler“ и „Wolf“ должны быть особо отмечены потому, что служат лучшим доказательством возможности совершения боевых подвигов, равноценных доблестным действиям каперов во времена парусного флота. Операции крейсерской эскадры, а также „Emden'а“ и „Karlsruhe“ в начале войны в значительной мере базировались на блестяще организованном морским генеральным штабом снабжении углем в открытом море. Вышеуказанные же вспомогательные крейсеры были предоставлены самим себе. Потери, которые эти последние могли нанести неприятельскому судоходству, непосредственно или косвенно, в начале войны, произвели бы тогда громадное впечатление. Когда они начали свою деятельность, взоры всего мира были устремлены на совершенно иные явления: с весны 1915 г. крейсерская война, благодаря применению подводных лодок, приняла формы и размеры, превосходившие решительно все, что когда-либо в этой области было достигнуто.

Применение подводных лодок против Grand Fleet'а при существовавшей обстановке доставило разочарование. Зато

они проявили неожиданные способности в совершенно иной области. Германские подводные лодки повсеместно без труда прорывали британскую блокаду и показали, что, благодаря изумительно большому району действия и возможности уклоняться от нападения путем погружения, они приспособлены значительно более, чем надводные крейсеры, для действий на жизненно важных торговых путях Англии: для того, чтобы держаться на них без доставки снабжения и без опорных пунктов; чтобы задерживать неприятельские или нейтральные суда с контрабандой, досматривать их и топить, — другими словами, использовать владение морем.

Но уже при первых попытках такого рода Англия приняла контр-меры: начатое еще в 1913 г. артиллерийское вооружение торговых судов она продолжала с удвоенной энергией и требовала от них уклонения от досмотра не только путем бегства, но также и посредством активного сопротивления. Вооружение торговых судов и использование этого вооружения придавало им характер военных кораблей. Чтобы избегать опасности потопления торпедой, Англия предписала своим пароходам самое широкое злоупотребление нейтральным флагом. Таким мероприятиями англичане думали парализовать ведение подводными лодками торговой войны.

При подобном введении в заблуждение относительно национальности останавливаемых пароходов, а также при возможности самообороны пароходов своими орудиями, подводные лодки попадали при досмотре в гораздо более тяжелое положение, чем надводные суда. Прежде всего, способность погружения подводных лодок была легко уязвима даже при незначительной пробоине. Незначительное число команды лишало подводные лодки возможности, еще в большей степени, чем это имело место на боевых и вспомогательных крейсерах, отдавать призовые команды на задержанные суда и посылать их в свои порты. Для подводных лодок могла быть речь только о немедленном потоплении призов. Особенный характер подводных лодок требовал особых методов их применения в торговой войне; международных норм для таких операций тогда еще не было, так как до войны нельзя было еще предвидеть указанные выше возможности подводных лодок. Вследствие этого Германия медлила с применением подводных лодок к торговой войне, пока Англия своим произвольным обострением постановлений Лондонской декларации в августе 1914, а также своим объявлением от 5 ноября 1914 г. всего Северного моря военной зоной, закрытой для любого, даже

нейтрального, судоходства — не поставила себя выше принципов международного права и не приспособила это право к требованиям своего способа ведения войны. В этом смысле закрытие англичанами Северного моря означало не что иное как беспощадный голод для германского народа, так как все возможности ввоза, даже через нейтральные страны, оказались отрезанными.

С опасностью утратить экономическую сопротивляемость Германия могла бороться, лишь следуя примеру Англии и „ставя блокаду против блокады". Германия должна была попытаться со своей стороны отрезать Англию и ее союзников от ввоза из-за границы. Выдающиеся способности подводных лодок для ведения торговой войны оказались подходящим средством в руках германского командования. Конечно, способы ведения торговой войны нужно было приспособить к особому характеру подводных лодок. 4 февраля 1915 г. Германия объявила все воды вокруг Великобритании и Ирландии, включая Канал, военной зоной, в которой, начиная с 18 февраля 1915 г., все неприятельские торговые суда будут уничтожаться, причем не всегда будет возможным отвратить от команд и пассажиров угрожающие им опасности. И нейтральные суда окажутся в этой области в опасности вследствие злоупотребления Англии их флагами. Поэтому нейтральным судам рекомендовалось избегать указанной военной зоны и придерживаться иных морских путей, которые будут указаны для законной морской торговли.

Это объявление оказалось в морской войне поворотным пунктом огромного стратегического значения. Вопреки всем предвоенным доктринам, торговая война внезапно превратилась из второстепенной операции, от которой можно было ждать лишь военных и экономических диверсий, в решительное орудие войны. Целесообразному и беспощадному применению этого орудия, повидимому, должны были подчиниться все другие задачи, как военные, так и политические. Последствия прокламирования войны против ввоза до полного истощения противника, что было намечено в декларациях обеих наций, не были в полной мере учтены руководящими государственными деятелями, особенно в Германии. Как государственные деятели, так и военные люди тогда еще слишком находились под влиянием международных соглашений мирного времени, построенных на понимании войны как борьбы между вооруженными силами стран, а не борьбы между народами. Слишком скоро были забыты опыт и выводы из североамериканской гра-

жданской войны 1861—1865 г.г., порвавшей со старыми принципами. Эти выводы не были поняты тогда Европой.

Германские государственные люди должны были увязать политическую программу подводной войны, прежде всего в отношении нейтральных стран. В пользу Англии было то обстоятельство, что она не имела в своих руках всей монополии заокеанской торговли; поэтому при угрозах, направленных против этой торговли, Англия встречала желательную для себя поддержку со стороны заинтересованных нейтральных стран. При международном сплетении морской торговли и при злоупотреблениях, проявленных Англией с самого начала в использовании нейтрального судоходства, последнему не мог не быть нанесен ущерб германской подводной торговой войной. Все это руководящие органы должны были себе уяснить еще до объявления подводной торговой войны. Вместо этого они после начала подводной войны отступили перед неминуемыми протестами нейтральных государств и выразили готовность к ограничению, которое сразу же лишило подводную войну какой-либо остроты. Несмотря на это, им не удалось удержать от участия в войне, — хотя бы ценой больших уступок, — самую могучую нейтральную державу. Здесь не место подвергать тщательному исследованию политическую и международную стороны войны. Однако мы не можем пройти незаметно мимо того факта, что полное использование этого рода войны с самого начала делалось для флота невозможным из-за нерешительной политической линии.

Подводная торговая война началась в первый раз 22 февраля 1915 г. с тем однако ограничением, что в военной зоне нейтральные суда могут быть потопляемы лишь согласно призовым правилам: сначала требовалось остановить пароход и установить на нем присутствие контрабандных грузов; лишь после этого пароход можно был топить.

Германия тогда располагала 30 годными для этого рода войны подводными лодками, из которых 7 были оставлены в Балтийском море, — решение в военном отношении весьма нецелесообразное. Таким образом для Северного моря было оставлено 23 лодки, из которых $^2/_5$, т. е. только около 9 лодок, действовали одновременно. Несмотря на такое небольшое число лодок и на то, что в течение первых недель ежедневно топили лишь один транспорт, результаты оказались поразительными. 22 февраля был потоплен первый транспорт в Канале, а 24 — порты Канала и Ирландское море были закрыты Англией для торговли. 19 английских пароходных линий

совершенно прекратили сообщения, 42 — поддерживали его лишь в ограниченном масштабе. В начале марта 130 судов бездействовали в восточных английских портах; команды их отказывались выходить в море. В связи с повышением фрахта и страховки цены на овес, муку и сахар поднялись на 43—75%.

Однако, несмотря на всю осторожность командиров германских подводных лодок, действовавших только в военной зоне, подводная война поглощала многочисленные жертвы среди нейтральных, вследствие несоблюдения ими германских указаний. 7 мая был потоплен торпедой пароход „Лузитания“; на нем везли 5 400 ящиков с боевыми запасами для западного фронта. Тем не менее Соединенные штаты потребовали прекращения подводной войны.

В политическом руководстве Германии проявилась полная растерянность. Уже 9 мая было приказано, чтобы подводные лодки в сомнительных случаях лучше пропускали неприятельские корабли, чем топили нейтральные. В последнем случае приходилось возмещать убытки; поэтому нейтральные страны могли не заботиться о материальных потерях. О мерах запугивания больше не было речи; двери для новых осложнений были открыты. Вследствие всего этого началось значительное злоупотребление нейтральным флагом. 5 июня канцлер добился через голову морского командования нового ограничения: подводным лодкам запретили атаковывать *большие* пассажирские пароходы, даже неприятельские, причем первоначально не было даже пояснено, какого рода пароходы подходят под данную категорию. В дальнейшем за каждым потоплением нейтрального парохода, даже если право было всецело на стороне немцев, следовал решительный протест соответствующей страны. Еще в течение второй недели июня было потоплено 40 пароходов и рыболовных судов, за последнюю же неделю июня было потоплено всего 7. Дальнейшим следствием ограничительных приказов явились более частые всплытия подводных лодок для досмотра судов, причем они подвергались коварным нападениям врага. Большинство потерь в подводных лодках за первый период войны (около 12) должно быть отнесено к таким случаям. Командующий флотом сделал единственный возможный вывод из этих политических мероприятий: он предложил вовсе отказаться от подводной войны, а подводные лодки использовать исключительно для боевых целей. Но и на это рейхсканцлер не мог решиться, считаясь с общественным мнением.

Таким образом подводная война была обречена на существование, опасное для личного состава.

19 августа вследствие американского протеста последовало дальнейшее ограничение: были запрещены атаки и на малые пассажирские пароходы. Начиная с 18 сентября ни одну подводную лодку более не посылали для торговой войны в воды, окружавшие Англию. Продолжалась лишь боевая деятельность подводных заградителей, заграждавших важнейшие прибрежные фарватеры. В августе 1915 г. было потоплено 175 000 брутто-регистрового тоннажа; в сентябре—всего лишь 130 000.

Если бы подводная война была начата летом 1915 г. с наличными тогда 44 подводными лодками, цифры потоплений оказались бы несравненно большими, так как противолодочная защита еще не успела развиться. Не ограниченное число подводных лодок, а осложнения на политической почве создали неуспех подводной войны в 1915 г. Еще хуже было то обстоятельство, что Германия своими уступками довела себя до потери в глазах врагов и нейтральных военного и политического престижа, что сказывалось каждый раз при возобновлении подводной войны и способствовало утрате ее значения. Германию более не считали способной начать серьезно применять это страшное оружие. Английская экономическая жизнь получила возможность вздохнуть, а британское командование могло спокойно подготавливать всевозможные средства защиты от подводной опасности и продолжать вооружать торговые суда.

В январе 1916 г. Германия объявила, что будет рассматривать вооруженные коммерческие суда как военные и возобновила 24 февраля подводную войну против них и против войсковых транспортов. Однако нового американского протеста было достаточно, чтобы уже в следующем месяце прекратилась даже эта, чрезвычайно ограниченная, форма подводной войны. Только в Средиземном море, где американские интересы были менее интенсивны, можно было вести войну хотя бы против вооруженных торговых судов.

Таким образом, решительный момент для использования того средства войны, которое в навязанной Германии экономической войне оказалось наиболее действительным, был окончательно упущен. Все обстоятельства как раз весною 1916 г. говорили за окончательное и решительное проведение подводной войны. К этому времени в готовности находились 68 лодок. С марта по декабрь вошли в строй еще 100 лодок. К этому надо прибавить, что в декабре 1916 г. противоло-

дочная защита еще не выходила за пределы проектов и опытов, что признается самим противником. К тому же неприятель считал, что неуспех подводной торговой войны 1915 г. вызван был более военными, чем политическими неудачами. Лишь к весне 1917 г. английское адмиралтейство сорганизовалось для борьбы против подводной войны; лишь с этого времени, как мы узнаем от Джеллико и из других источников, противолодочная защита стала развиваться планомерно и систематично. Весною 1916 г. успех неограниченной подводной войны, судя по числу готовых подводных лодок и по состоянию противолодочной организации, был еще обеспечен; но чем дальше, тем труднее становилась деятельность подводных лодок. Подводная война по призовым правилам за последнюю четверть 1916 г. дала ежемесячную цифру потопления в 400 000 брутто-регистровых тонн. Вследствие все более и более действительного вооружения и охраны торговых судов, такая подводная крейсерская война была обречена на конечный неуспех.

Когда в конце декабря 1916 г. германские мирные предложения встретили резкий отпор у противников, — ни армия, ни флот, ни политическое руководство не могли назвать иного средства, как беспощадная торговая война, чтобы добиться мира без окончательного поражения. Беспощадная подводная война, которая в первоначальных стадиях войны могла применяться при благоприятных обстоятельствах, — как узаконенное средство войны, — теперь являлась ultima ratio на базисе, жестоко потрясенном поведением германского правительства. С течением времени все условия для ее успеха обернулись в неблагоприятную для Германии сторону. Ни враги, ни нейтральные больше не верили в серьезное проведение подводной войны. Нейтральные безоговорочно жертвовали свой тоннаж английским притязаниям; американский народ охотно последовал за Вильсоном на войну.

Хотя с февраля 1917 г. до прекращения подводной войны в октябре 1918 г. в среднем находилось в строю 127 лодок против 71 в 1916 г., усиление их деятельности не шло в ногу с их числом. Неприятель выиграл время и смог меры защиты против них привести на большую высоту. Еще в апреле 1916 г. лишь 9% потопленных пароходов были вооружены, в феврале 1917 г. — уже 43%, а в октябре — 84%. Всего англичане вооружили специально заказанными орудиями в 1916 г. 1 420 торговых судов, а в 1917 г. — еще 2 987; личный состав, управлявший орудиями, был тщательно обу-

чен. В начале 1918 г. почти 90% всех пароходов имели орудия. Они решительно пользовались ими и не давали подводным лодкам использовать свое очевидное право досмотра; все это вызывало на потопление без предупреждения. Число предоставленных в распоряжение противолодочной обороны подводных лодок, ловушек, истребителей, самолетов, воздушных кораблей и моторных лодок, а также действительность их вооружения, и прежде всего глубинных бомб, увеличивались с каждым месяцем. Звукоулавливатели для опознания и обнаруживания подводных лодок были установлены в виде постоянных станций вдоль побережья, а также на специально оборудованной флотилии; эта система получила практическое применение лишь в 1917 г. Сравнительно безвредные вначале, английские мины к 1917 г. были значительно улучшены и заграждали десятками тысяч морские пространства до 300 метров глубиною.

Наиболее действительным средством для борьбы с подводной войной оказалось сосредоточение всего судоходства в отдельных конвоях, в составе до 30 кораблей в каждом, которые шли под непосредственной защитой миноносцев и других морских и воздушных сил. До введения этой системы все морские силы, предназначеннные для противолодочной защиты, были распределены по различным дозорным районам, где им приходилось весьма редко обнаруживать лодку. Когда дозорные суда стали располагаться вокруг объектов нападения, их поместили именно там, где с наибольшей вероятностью должны были появляться подводные лодки и где борьба с ними была наиболее насущной. Как раз из ближней охраны конвоев можно было развить самое действительное нападение на подводные лодки. Введение этой системы стало возможным лишь после вступления в войну Соединенных штатов, когда явилась возможность располагать огромным числом потребных морских и воздушных сил.

Тем не менее, было немало данных и против введения конвойной системы. Главным образом протестовали торговые моряки. Вначале они объявили, что торговые суда различной величины и с разными эволюционными качествами не могут ходить в сложных многорядных строях, соблюдая точно пеленги и расстояния; неподготовленный личный состав и неприспособленные машины не позволят удержать место в строю,— особенно ночью в тумане; процент гибели от столкновений при совместном плавании они определяли от 15 до 20 г. Однако опыт показал всю неправильность мнения, будто эта

система неприменима с точки зрения морской практики. Совместными усилиями английского адмиралтейства и американского адмирала Симса удалось составить в Гибралтаре пробный конвой, который 20 мая 1917 г. благополучно достиг Англии. Значительно серьезнее приходилось учитывать потерю времени, неминуемую при введении этой системы. Судам приходилось итти не кратчайшими путями; на сборы и отбытие судов из определенных пунктов тратилось лишнее время; эскадренную скорость конвою приходилось назначать по самому тихоходному кораблю. В этом отношении продуктивность торгового судоходства упала процентов на 30. Система таким образом понижала провозоспособность тоннажа на $^1/_3$, требовала исполинского расхода личного состава и материалов, являясь тяжелой нагрузкой на ведение войны западными державами. Тем не менее, система была принята, и, несмотря на громадные трудности для всего судоходства, уже в конце августа 1917 г. 10 000 судов плавали в конвоях. К концу войны в конвоях плавало около 90% всех судов.

Одним из наиболее замечательных явлений мировой войны было возвращение к одному из самых старых методов защиты морской торговли, времен парусного флота как к лучшему средству против наиболее современного оружия морской войны. Эта система оправдала себя в качестве самого мощного фактора в борьбе с подводной лодкой. Там, где до введения системы гибло 9 судов от подводных лодок, после введения этой системы число потерь дошло до 1 судна, и, хотя потери британского судоходства в июле 1917 г. превышали 350 000 брутто-регистровых тонн, — из 205 судов, пришедших до 4 августа в 12 конвоях в английские порты, было потоплено лишь 2 корабля, причем один из них потерял в тумане связь с конвоем. Однако успех этой системы мог сказаться лишь постепенно на падении общего числа потерь.

По данным Михельсена, в 1917 г. подводные лодки потопили в феврале 505 201 брутто-регистровых тонн; это число увеличилось в апреле до 772 753, в июне осталось тем же, в июле упало до 564 957 и после некоторых колебаний в ноябре упало еще до 411 731. В то же время потери от подводных заградителей оставались за тот же промежуток времени постоянными и держались около 100 000 брутто-регистровых тонн. Благодаря мерам обороны, главным образом конвойной системе, в 1915 и 1916 гг. меньшее число подводных лодок могло достигнуть таких же, и даже лучших, результатов, чем в 1917 — 1918 гг. В Средиземном море

в 1916 г. 50 — 70 000 брутто-регистровых тонн потопленного тоннажа за один поход одной подводной лодки не было редкостью. Летом 1917 г. потопление 30 000 брутто-регистровых тонн стало исключением.

И все же в конечном результате было больше сделано, чем обещано. Общая цифра потерь в неприятельских и нейтральных судах, произведенных как путем атак, так и минных заграждений, за 11 месяцев 1917 г. держалась приблизительно на равной высоте. В апреле и июне 1917 г. потери превзошли 1 000 000 *т* и лишь в ноябре они снизились ниже 600 000 *т*, в декабре вновь повысились более чем до 700 000 *т*. Эти цифры имели столь уничтожающее действие на торговую войну, что превзошли все нам известное в этом отношении из истории; еще незадолго до мировой войны подобное количество потерь считалось невозможным. Несмотря на мероприятия противника, численность подводных лодок на фронте увеличилась от 100 до 132; потери составляли в среднем лишь 5 лодок в месяц, — число сравнительно небольшое; подобные потери возмещались вступлением в строй новых подводных лодок.

На одной из конференций западных держав в Париже 29 ноября 1917 г. было установлено, что уже 10 000 000 *т* английского судоходства (17 000 000 *т* мирового тоннажа) — уничтожено; подобные потери не могли быть восполнены постройкой новых пароходов. Англичане могли строить для замены погибших судов лишь 4 000 000 *т*. Мировой тоннаж мог быть пополнен 8 000 000 *т*; мировые потери нетто в тоннаже оставались 9 000 000 *т*. То, что разыгрывалось в этих гигантских боях подводной торговой войны в 1917 г., было не чем иным, как борьбой за мировой тоннаж, перед которой должны были отступить все другие, хотя бы мощные, явления этой войны, в их стратегическом значении. Западные державы, а также Соединенные штаты это ясно поняли; поэтому их совместные усилия с помощью всех технических и экономических вспомогательных средств всего мира должны были в 1917 г. сказаться в увеличивающемся успехе подводной обороны.

Общие потери в 1918 г. превзошли лишь один раз, в марте, число 700 000 брутто-регистровых тонн; до апреля они держались в среднем до 600 000 брутто-регистровых тонн в месяц, в последующие месяцы они упали до 500 000; в сентябре и октябре наблюдалось резкое падение до 371 333 и наконец 185 292 брутто-регистровых тонн. С другой же

стороны, потери в подводных лодках повысились в среднем до 8 в месяц; потери эти иногда превышали поступление новых подводных лодок. В декабре 1917 г. было заказано 120 новых лодок. Однако лишь в августе 1918 г. новое морское командование добилось программы судостроения, которая требовала от промышленности страны крайнего напряжения; потребовалось кроме того откомандирование большого числа высококвалифицированных работников с фронта. Новая программа предусматривала постройку ежемесячно от 20 до 30 подводных лодок, а всего—220. Программа судостроения предыдущих лет постоянно страдала от неустойчивости политического руководства. Как можно было добиться — при напряжении всех сил промышленности на другие нужды войны — концентрации этих сил на подводной войне, беспощадное применение которой канцлер надеялся избегнуть всеми средствами? Как можно было проводить программы подводного судостроения, пока воля к неограниченной подводной войне отсутствовала?

Наибольшее число подводных лодок, находившихся в тот же день одновременно в море на всех театрах войны, в июне 1917 г. было 61, в декабре 1917 г. — 60. Цифры брались на десятое число каждого месяца. Среднее число в 1917 г. — 47, в 1918 г. — всего лишь 44. В течение всей войны вошло в строй 343 лодки; из них в 1914 г. — 10, в 1915 г. — 52, в 1916 — 100, в 1917 г. — 88, в 1918 г. — 85. Из этих лодок пропало 198. На подводных лодках, действовавших на фронте, плавали 13 000 чел.; из них 5 087 погибли. Однако потери эти обеспечили исключительные результаты. Благодаря германским подводным лодкам Англия потеряла 244 военных транспорта, 2 479 торговых судов и 675 рыболовных пароходов; 1 885 пароходов были повреждены. По сведениям наших бывших противников, всего было потоплено не менее 5 554 судов с брутто-регистровым тоннажем свыше 100. Всего утонуло 18 716 982 *т* мирового тоннажа; из них 10 694 843 приходится на долю английского судоходства.

Страховые премии вскочили с начала беспощадной подводной войны, по Михельсену, в 40 раз. Затем они стали падать, но еще в феврале 1918 г. приходилось платить в 8 раз больше. Таким же образом возрастали фрахты, пока правительство не приняло принудительных мер. Стоимость судов в мирное время была в Англии от 120 до 140 марок тонна, 1917 г. эта стоимость возросла до 1 200 марок, а в 1918 г. — до 1 400. Вследствие недостатка в тоннаже австралийская шерсть оставалась в течение последних двух

лет непроданной, а в 1918 г. — также и овес. Английская хлопчатобумажная промышленность приходила в полный упадок. Проходимость Суэцкого канала в 1917 г. упала до 40%. Железные дороги и все виды судоходства пришлось, под давлением подводной войны, монополизировать. Не только индустрия, но также и население западных держав должно было перейти на рационирование; Франция и Бельгия дошли до голодных пайков. 11 января 1918 г. Черчилль сказал в одной из своих речей: „Я должен снизить производство стали для снарядов на сотни тысяч тонн только лишь из-за недостатка в судах; заводы для нее были готовы; взрыватели и орудия — также готовы; личный состав обучен".

В приведенных словах намечается та громадная помощь, которую подводная война оказала армии. Громадное количество людского материала было изъято из армии противника для судостроения и противолодочной обороны. 13 000 орудий, от 5 до 15-*см* калибра, Англия установила в течение войны на торговых судах. По данным английской официальной статистики, в английском флоте до начала войны служило 146 000 чел., к концу войны — 407 000 чел. Мы не ошибемся, если примем, что из них 200 000 чел. были заняты подводной и минной обороной. В 1918 г. был сделан подсчет людей, работавших в начале этого года на нужды беспощадной торговой войны. В Германии для обслуживания, пополнения, ремонта и снабжения подводных лодок и тех судов, которые их сопровождали в районе баз, потребовалось 120 000 чел. В Англии для нужд обороны и для постройки торговых судов вместо потопленных потребовалось 770 000 чел. Все эти люди могли бы быть использованы на фронте, если бы Германия не начала беспощадную войну. Так же обстояло дело с материальной частью. Количество боевого снаряжения для орудий, установленных на английских торговых и вспомогательных судах, а также для торпед, мин и глубинных бомб, изготовленных во время беспощадной подводной войны, требовало, по осторожному предварительному подсчету, 54 896 *т* взрывчатого вещества, что соответствовало годовому производству одной из самых больших фабрик взрывчатых веществ в Германии.

Если, несмотря на все это, беспощадной подводной войне не суждено было иметь успех, то причины следует искать в другой области. Когда началась эта война, моральная сила германского народа была уже слишком сильно потрясена, чтобы отдать себя, со всей мощью единой воли, в распоря-

жение этого последнего исполинского усилия. Подобные явления, как мирная резолюция рейхстага 9 июля 1917 г., вынесенная им в связи с меморандумом австрийского государственного деятеля Чернина, в большой степени способствовали подъему духа в западных державах.

Подводная война в 1918 г. свелась к соревнованию между потоплением и постройкой вновь. Вследствие громадных потерь в судовом составе и недостатка угля, особенно чувствительно сказывавшихся в Средиземном море, а также вследствие транспортного кризиса во Франции и повышенных требований на тоннаж для американской армии, — Англия вместе со своими союзниками находилась в критическом положении, из которого ее спас лишь внезапный надлом Германии. Чтобы выдержать бой, Англии пришлось призвать на помощь Соединенные штаты и поставить себя в военном и финансовом отношении в положение должника этого государства. Таким образом, она отказалась от занимаемого ею в течение столетия положения первой морской державы и согласилась на то, чтобы быть на море равноправной со своим североамериканским союзником. Достаточно вспомнить, что до войны Англия сочла за вызов и угрозу своей морской мощи значительно более скромную претензию Германии — иметь свой военный флот, соответствующий требованиям защиты второго по величине торгового флота мира, несмотря на заведомо невыгодные географические условия для существования этого флота. Будущее покажет, не потряс ли урон, нанесенный Англии беспощадной подводной войной, мировое могущество этой державы тяжелее, чем мы пока еще можем предполагать. „Судя по размерам и затратам, это был самый ожесточенный бой, который когда-либо велся на море" (Черчилль, „Мировой кризис").

Оценивая громадное значение подводной войны, не следует забывать, что за нею стояли два могучих надводных флота, благодаря которым деятельность подводных лодок, а также и меры борьбы с ними вообще стали возможными. Не будь вполне боеспособного германского Флота открытого моря, Англия могла бы убить в зародыше беспощадную подводную войну путем тесной блокады и разрушения германских баз; если бы, с другой стороны, не существовало британского Grand Fleet'a, то для Германии не было бы надобности вести подводную торговую войну; она могла бы добиться таких же результатов надводными судами. „Если бы землетрясение заперло Grand Fleet внезапно в его базах, то

германский Флот открытого моря в несколько недель или даже дней совсем иным способом прекратил бы английскую торговлю, чем это могли сделать германские подводные лодки" (Кастекс).

Пример операций легких крейсеров „Brumner" и „Bremse" показывает, насколько надводные суда при таком роде ведения войны действительнее подводных. 16 октября 1916 г. они напали на Северном море на конвой, охранявшийся 2 истребителями и 2 вооруженными рыболовными пароходами на линии Берген — Лервик. В этом случае были уничтожены не только все торговые суда, но также и истребители и рыболовные пароходы, а подводная лодка в лучшем случае могла бы подстрелить один или два парохода и сочла бы за счастье, путем погружения и отхода под водой, благополучно избавиться от глубинных бомб истребителей. Нападение было повторено 11 декабря 4 миноносцами II флотилии с одинаковым успехом: после короткого боя с двумя истребителями и четырьмя вооруженными рыболовными судами был потоплен конвой из 6 пароходов. Лишь одному тяжело поврежденному миноносцу удалось уйти. Англичанам после этих двух походов пришлось охранять конвои из Норвегии в Шотландию линейными кораблями. Эти события возбуждают мысль: не требовало ли введение конвойной системы полного пересмотра германской стратегии? Не было ли правильнее ответить на конвойную систему возобновлением надводной крейсерской войны? Эти вопросы мы обсудим позднее, в связи с перевозкой североамериканских войск.

В заключение следует сказать нижеследующее: борьба против неприятельского торгового судоходства и морского ввоза приняла во время мировой войны небывалые размеры; в течение последних двух лет она стала решающим фактором. Война эта увидела, несмотря на в корне изменившиеся условия, возрождение каперов времен парусного флота, а также вооруженных торговых судов и конвоев. Не увидела она однако возрождения блокадопрорывателя, что удивительно, в связи с уничтожающим действием английской голодной блокады и мощными вспомогательными средствами германского торгового флота. Не появлялось торговых судов, привлекаемых жаждой необычайной наживы, не боящихся опасности блокады, прорывающих ее для доставки в свою страну важных для ее жизни сырья и готовых фабрикатов. При подвозе соответствующих количеств груза такие блокадопрорыватели могли бы подорвать результаты неприятельской блокады, повышая эко-

номическую сопротивляемость своей страны. Исследование запутанных военных, экономических и политических событий, которые не дали появиться, вопреки былым примерам из военно-морской истории, блокадопрорывателям, не подвинулось еще настолько, чтобы этой важной проблеме морской стратегии здесь можно было бы дать обстоятельную оценку.

После войны подводная лодка, благодаря международному соглашению, принятому конференцией в Вашингтоне, изъята из операций против морской торговли: лишнее доказательство, сколь большой урон подводные лодки нанесли морским державам, более сильным по числу надводных судов. Подводные лодки хотели выключить как средство более слабого в борьбе за свободу морей против монопольного владения морем крупных держав. Поэтому согласились связать применение лодок в торговой войне соглашениями, ограничивающими их возможность действовать, так как таковое применение их якобы противоречит законам гуманности. За время подводной войны было потоплено 30 000 чел.; половина из них принадлежала к составу английского торгового флота, другая половина состояла из моряков других флотов и в меньшинстве из пассажиров. Все они были в свое время предупреждены об опасности и, в той или другой степени, находились на военной службе, способствуя ввозу в страны, находящиеся в войне с Германией. Благодаря этому ввозу, особенно же оружия и боевых запасов, они способствовали продлению войны и потерям в людях в сухопутных боях. Поскольку же они плавали для личных нужд, было преступным легкомыслием подвергать себя опасности нахождения в районе борьбы флотов, каковым являлись опасные в отношении подводных лодок торговые пути. Сухопутная война и голодная блокада стоили совсем иных человеческих жертв, причем убитые также не все могли быть признаны участниками войны. Поэтому не совсем логично назвать одно боевое средство жестоким и нечеловечным, способствуя в то же время развитию еще более страшных, еще в большем объеме угрожающих жизни гражданского населения — газовой и воздушной войн[1].

[1] Ср. Черчилль, Мировой кризис 1916 — 1918: „Предположим, что события развернулись на суше, а не на море; предположим, что большое количество американцев или других нейтральных граждан занялись бы доставкой находящимся под артиллерийским обстрелом германским войскам провианта и боевого снаряжения; предположим, что транспортные колонны должны были следовать определенным путям. Кто бы сомневался в своем праве уничтожить их ураганным

Однако является большим вопросом, будет ли, независимо от международных соглашений, сохранено за подводной лодкой в будущих торговых войнах то громадное значение, которое она имела во время мировой войны. Подводная лодка была незаменимым орудием более слабого, который, в силу географического положения, был отрезан от всех важных торговых путей всего мира в такой степени, в какой не будет изолирована ни одна другая держава. Все другие морские державы, может быть только за исключением России и Италии, обладают опорными пунктами и на других морях, базируясь на которые могут действовать и надводными судами против неприятельской торговли. Надводному судну, крейсеру с современными двигателями и районом действия, приближающими его к подводной лодке, выпадет может быть в будущем более значительная роль, чем подводной лодке. Размеры крейсерской войны и ее стратегическое значение для всего ведения войны может быть будут еще большими, чем это имело место во время мировой войны.

II. СОВМЕСТНЫЕ ОПЕРАЦИИ АРМИИ И ФЛОТА.

Одним из важнейших методов использования владения морем являются, на ряду с торговой войной, совместные операции армии и флота. Они дают возможность, независимо от тыловых сообщений, от перегруженных и часто даже разрушенных средств и путей сухопутного транспорта, использовать для нужд армии значительно более продуктивные возможности морского транспорта и направить их неожиданно для противника на недоступные его силам районы, занять важные острова и участки побережья, выполнять диверсии, установить сообщение с отдаленным от своей территории вспомогательным театром войны и наконец сделать высадку в тыл неприятельского фронта. Выполнение таких операций однако невозможно, пока неприятель владеет морскими путями,

огнем и стереть с лица земли? Кто когда-либо не решался обстреливать города и деревни лишь потому, что там находились беспомощные и невинные люди, не участвующие в войне? Если бы они оказались на пределе дальности орудий — им пришлось бы рискнуть быть убитыми. Почему то же самое не пригодно для торпед? Почему законно уничтожить огнестрельным оружием нейтрального или не принимающего участия в войне гражданина на суше, если он попадется на пути, и считать неслыханной жестокостью убить то же самое лицо на море торпедой? Где логика при оценке двух способов действия?“

которыми нам предстоит воспользоваться. С другой стороны, совместные операции могут быть выполнимы, если владение морем в данном оперативном районе является спорным и хотя бы на время перевозки может быть обеспечено. Большая подвижность, которую получает армия, если она использует быстроходные транспортные средства флота, дает совместным операциям значение одного из важнейших методов войны, возможности которого составляли с давних времен одну из интереснейших глав истории военного искусства. Каковы могут быть последствия таких операций, как может действовать такая амфибийная военная сила одним лишь своим присутствием, видно из изречения Наполеона в его корреспонденции: „С 30 тысячами, посаженными на транспорты в Доунах (водный район южнее устья Темзы), англичане могут парализовать 300 000 моей армии; это низвело бы нас до степени второразрядной державы".

Для таких операций существует ряд стратегических оснований, которые отличаются от разобранных выше в некоторых существенных пунктах. Охрана десантных экспедиций на море организуется, — мы следуем Корбету, — в общем на тех же основаниях, как и охрана конвоев, так как в обоих случаях — дело в использовании, безразлично для каких целей, контролируемых своим флотом морских путей. Однако конвои уже не требуют защиты, как только достигнут порта назначения, своего или союзного; при перевозке же десантных экспедиций свобода морских путей является не единственной заботой флота. Обязанности его не прекращаются, когда транспорты благополучно доведены до пункта назначения; эти обязанности становятся много сложнее с того момента, когда должна начаться высадка войск на занятый неприятелем берег. При перевозке десантной экспедиции надо вместе с тем считаться с вероятностью значительно более энергичных действий со стороны противника. Вследствие указанных причин, перевозка десантов является для флота задачей более трудной, чем охрана конвоев. Последние состоят лишь из двух элементов: из массы торговых судов и из боевых судов, сопровождающих и охраняющих их. Десантная операция, так наз. смешанная операция, состоит не только из транспортного флота и морских сил для его непосредственной защиты; состав десантной экспедиции значительно сложнее и содержит в себе четыре разнородных элемента: 1) войска; 2) транспортный флот и плавучие средства высадки, лихтера, буксиры и т. п., которые перевозятся либо поднятыми на транспорты, либо сопрово-

ждают последние; 3) эскадра для непосредственного сопровождения и для охраны транспортного флота, в состав которой входят также флотилии для противолодочной и противовоздушной охраны, тральщики и суда поддержки, под огнем которых будет высаживаться на берег первый бросок войск; 4) эскадра прикрытия, тактически отделенная от всех прочих соединенийй; на ее обязанности лежит защита от нападения неприятельских главных сил. Следует отметить, что обязанности всех этих различных элементов часто перекрещиваются. Возможно, что задачи судов поддержки и прикрытия, а также действующих совместно с ними флотилий будут в некоторых случаях фактически совпадать; что боевые корабли возьмут некоторые задачи транспортного флота на себя и даже отдадут часть своего личного состава для нужд десанта; тем не менее сделанное выше подразделение существенно, чтобы яснее выявить различие задач. Это, как мы увидим далее, имеет некоторое стратегическое значение.

С точки зрения ведения морской войны задача эскадры прикрытия заслуживает особого внимания. Необходимость в последней отличает смешанную операцию весьма существенно от более простых задач конвойной системы и обычной защиты морской торговли. С последней боевые эскадры не имеют тесного органического соединения. Конвои в общем случае ограничиваются защитой теми судами, которые несут непосредственную охрану транспортов; в районах, где можно ждать более мощного нападения, охрана усиливается. Если же перевозится десантный корпус и имеется основание ждать нападения на него на пути со стороны боевых сил противника, — должно быть предусмотрено наличие особой эскадры прикрытия.

Нередки случаи, когда транспортные флоты с войсками делают далекий путь лишь под обычной конвойной охраной и не сопровождаются специальной эскадрой прикрытия. Однако, как только транспортный флот приближается к театру войны, в котором владение морем является спорным, — к нему присоединяется эскадра прикрытия и приступает к выполнению возложенной на нее задачи. Лишь когда войска перевозятся в свои, нейтральные или союзные порты, и морские пути совершенно обеспечены тесной блокадой неприятельских сил, можно послать десант без особой эскадры прикрытия. Но в этом случае переброска войска теряет характер смешанной операции; она будет рассматриваться, как обычная морская перевозка с обычной охраной. Такой характер имели все английские экспедиции в Португалию для борьбы с армиями

Наполеона, после разгрома французского флота у Трафальгара. Все же экспедиции в Канаду и Вест-Индию имели всегда в оперативной зоне в своем составе эскадру прикрытия. Способ действия англичан во время Крымской кампании справедливо рассматривается Корбетом, как веское доказательство этой теории. Пока войска высаживались в дружественной Турции и армия оставалась там для „наблюдения" за Россией, — никаких эскадр прикрытия не требовалось. Перевозка войск морем была обеспечена тем, что английские флоты Канала и Средиземного моря занимали выходы из Балтийского и Черного морей. Как только первоначальный план кампании оказался мало действительным и оперативной целью стал Севастополь, операция превратилась в десантную; из состава флота Средиземного моря пришлось выделить эскадру для непосредственной охраны транспортов и, кроме того, особую эскадру прикрытия. Эта последняя должна была временно обеспечить владение морем в оперативной зоне, в то время как русский, непобежденный еще, флот мог опираться на сильную крепость и лишь немногим уступал в силе союзникам.

Состав сил эскадры прикрытия будет зависеть от ожидаемого образа действий противника; вопрос о наиболее целесообразном месте для этой эскадры займет важное место при разработке операции. Если эскадра прикрытия должна давать транспортному флоту непосредственную защиту и помощь своими орудиями, людьми и шлюпками, было бы желательно эту эскадру придвигать сколь возможно ближе к транспортам. Но, с другой стороны, может быть полезным эскадру прикрытия выдвинуть вперед, дабы помешать неприятельским судам выйти для помехи транспортам. Вероятность заставить неприятеля принять бой будет наибольшей, если эскадру расположить в непосредственной близости либо от его базы, либо от транспортного флота. Если последний направляется в неприятельскую базу, то эта версия отпадает, и вопрос о наивыгоднейшем месте эскадры прикрытия становится скорее тактическим, чем стратегическим.

Во всех случаях нужно иметь в виду, чтобы эскадра прикрытия была по возможности свободной от задач транспортного флота, чтобы не потерять своей самостоятельности при операциях против главных сил неприятеля. Эскадра прикрытия всегда должна быть в состоянии действовать как армия, которой поставлена задача прикрыть осаду какого-либо пункта.

Если целью экспедиции не является сама база неприятельских морских сил, то все же может стать необходимым по-

гасить во время высадки сопротивление береговых батарей; для этого придется, хотя бы временно, привлечь эскадру прикрытия. Может стать необходимым также использовать вспомогательные средства эскадры прикрытия, ее самодвижущиеся и гребные шлюпки и обеспечить высадке быструю тактическую подвижность, являющуюся особой выгодой амфибийной силы. Эскадра прикрытия не может однако свозить десант из состава своих команд, так как этим она слишком ослабит боеспособность своих кораблей, на случай встречи с крупными неприятельскими соединениями. Начальник эскадры прикрытия возьмет также на себя тяжелую ответственность (Саундерс перед Квэбеком в 1759 г. и лорд Кейт перед Александрией в 1800 г.), если он примет участие в поддержке самой высадки; это дело судов поддержки, идущих совместно с транспортным флотом. В этом случае эскадра прикрытия отвлечется от своей прямой задачи — дать гарантию безусловной безопасности экспедиции от нападения крупных сил со стороны моря.

Если приданных для непосредственной охраны транспортного флота боевых сил достаточно, чтобы обеспечить высадке любую возможную морскую и артиллерийскую поддержку, эскадра прикрытия сможет выполнить свою задачу лучше всего, находясь на большом расстоянии от места высадки и установив возможно более тесное наблюдение за базой неприятельских морских сил, действуя при этом на основании существующих для блокады принципов. Если преследуются лишь намерения помешать неприятельским силам появиться у места высадки, — то тесная блокада окажется самым действительным средством; если же экспедиция имеет главные или побочные цели — стать стратегическим средством давления, дабы выманить неприятельские военные суда из их баз, — то придется дать предпочтение широкой блокаде.

Опасность при совместных операциях заключается главным образом в том, что тот, на кого направлено вторжение, будет стараться всеми мерами обойти эскадру прикрытия, чтобы напасть непосредственно на транспортный флот. При этом неприятель прибегнет к различным уловкам, чтобы занять эскадру прикрытия и выманить из занятой ею позиции, а затем со всей энергией броситься на транспортный флот. Транспортный флот, а не эскадра прикрытия или охрана транспортов, станет в данном случае непосредственной целью. Конечно, исключения возможны. Если бы главные силы неприятеля сопровождали транспортный флот, то конечно с военной точки зре-

ния важнее уничтожить эти главные силы, даже принимая во внимание опасность, что транспортный флот скроется. Но вряд ли в этом случае возможны более действительные средства заставить наверняка неприятеля вступить в бой, чем непосредственное нападение на транспортный флот. Эскадра прикрытия будет в тактическом отношении связана, что выгодно для нападающего.

Не всегда однако нападающему удастся найти неприятельский транспортный флот и нанести ему удар, потому что открытое море дает многочисленные возможности для уклонения и использования всякого рода окольных путей, как это имело место при французском нападении на Ирландию. Поэтому средства береговой обороны должны дополнить мероприятия боевого флота, чтобы противопоставить даже внезапной высадке сильное местное сопротивление. Даже после удавшейся высадки трудности для наступающего еще ни в коем случае не кончены; еще необходимо обеспечить тыловые сообщения от нападения морских сил противника.

В общем проведение такой экспедиции в настоящее время труднее, а защита от нее стала легче, чем во времена парусного флота. Раньше скорости боевых и торговых судов были почти одинаковы; теперь скорости крейсеров, миноносцев и даже подводных лодок значительно больше, чем скорости транспортов. Последние значительно более уязвимы от минных и торпедных попаданий, чем военный корабль. Внезапность экспедиции и секретность ее подготовки крайне затруднены длительной подготовкой многочисленных судов; вместе с тем разведочная служба сейчас работает быстрее, чем раньше. Вследствие развития современных средств разведки, главным образом радио-наблюдения и разведки воздушными силами, выход транспортного флота и цель его операций станут скорее известными, чем в прежние времена.

Чтобы хоть в какой-нибудь степени обеспечить экспедиции момент внезапности и уменьшить силу сопротивления на месте высадки, часто прибегают к диверсиям: подвижность амфибийных военных сил настолько велика, что неприятелю будет трудно отличить демонстрацию от действительного нападения. Еще важнее сократить критический промежуток времени, потребный для непосредственной высадки. Если для этой цели использовать небольшие транспорты, то число этих транспортов станет значительным, быстроходность их будет мала: и то и другое затрудняет охрану в пути. Большие быстроходные транспорты упрощают

проблему безопасного движения морем, зато их выгрузка возьмет значительно больше времени. В каждом случае совместные операции дают множество слабых мест, которые могут быть успешно использованы энергичным, хотя численно и более слабым противником. Чем больше размеры совместной операции, тем в большей степени необходимо обеспечить себе владение морем, дабы быть в состоянии хоть сколько-нибудь гарантировать безопасность операции от покушений противника.

В одном отношении стремления армии и флота при такого рода операциях будут различны. Армия пожелает сделать высадку сколь возможно ближе, а флот сколь возможно дальше от объекта нападения и от баз неприятеля, чтобы оставаться вне района возможных атак миноносцев, подводных лодок и воздушных сил противника, имея в виду провести прикрытие и обеспечение при операции по возможности беспрепятственно. Оба требования будут приведены к единому решению морским начальником, если придется считаться с возможностью крупных операций со стороны неприятельских морских сил. Сухопутный начальник будет решать в том случае, если сопротивление неприятельского флота не может быть значительным. В прежние времена англичане, как говорит Корбет, не поручали единого руководства операции ни морскому, ни сухопутному начальнику; опасность различного рода трений почиталась меньше, чем опасность, что лицо, которому будет поручено право единолично решать, не сможет быть достаточно сведущим в возможностях и границах применения другого рода оружия. Сколь трудно найти согласованность в этом вопросе, не раз доказывала мировая война.

Мы видели на примере русско-японской войны, что испытанные в классический период морской войны принципы не потеряли в условиях современности своего значения. Если при рассмотрении этих событий мы последуем за Корбетом, то придется установить нижеследующее: при неожиданных высадках японцев у Сеула и Такузана поддержка десанта была предоставлена исключительно только эскадре, состоявшей при транспортном флоте; адмирал Того при этом занял с эскадрой прикрытия позицию, значительно удаленную от места высадки, — перед Порт-Артуром. Однако при операциях, имевших целью изолирование, а затем и осаду Порт-Артура, задачи прикрытия и непосредственной поддержки самой высадки тесно сплетались, так как объект совместной операции совпал с базой неприятельского флота. Но даже здесь можно

провести резкое отличие между отдельными задачами. Хотя для высадки 2-й армии и были использованы шлюпки эскадры прикрытия, от дальнейших задач в этом направлении эскадра была освобождена; она должна была себя посвятить исключительно наблюдению за неприятельскими морскими силами и заблокировать их настолько тесно, насколько это было возможно в условиях современной войны. Вряд ли здесь существовало намерение облегчить русским выход из базы и заставить их принять бой.

Но тут всплыло одно затруднение, неизвестное в прежние времена. Еще во времена крымской кампании адмирал Дэндас мог расположить эскадру прикрытия настолько близко к месту высадки, чтобы иметь возможность поддержать армию своими орудиями, если бы во время высадки она встретила сопротивление. Вместе с тем место высадки было придвинуто настолько близко к неприятельской базе, что эскадра прикрытия могла при первых признаках выхода русских морских сил появиться перед гаванью и заставить их принять бой. Для японцев в Порт-Артуре было не так просто применить тот же образ действия. В этом случае надо было выбрать место высадки так, чтобы оно оказалось достаточно близким к неприятельской базе, а с другой стороны настолько далеким, чтобы неприятель не мог развить своих средств обороны. Приходилось не только считаться с русскими батареями и возможностью вылазки армии из Порт-Артура, но также и с контр-атаками разбросанных по Ляодунскому полуострову войск; в отражении десанта могли кроме того участвовать и сыграть значительную и роковую роль также и русские мины и торпеды.

Пунктом высадки японцы поэтому избрали бухту полуострова, которая, несмотря на близость к неприятельской базе, могла быть обеспечена от мин и торпед. Хотя этот пункт отчасти находился в районе подвижной морской обороны Порт-Артура, тем не менее расположенные впереди бухты острова давали естественную защиту, которая могла быть усилена созданием сильного оборонительного пояса: таким образом условия для создания безопасного от мин и торпед пункта высадки могли быть соблюдены. Чтобы защитить этот пояс обороны от нападения русского флота, была необходима эскадра прикрытия, для которой не легко было найти подходящее место стоянки, — тем более, что объектом операции являлась не только русская крепость, но и русская эскадра, в ней находившаяся. Было необходимо не только помешать

эскадре начать действовать против пункта высадки, но и сделать невозможным ее выход из базы. И то и другое предписывало тесную блокаду. Но, с другой стороны, японская эскадра прикрытия не должна была подвергать себя опасностям ночных торпедных атак. Единственным местом, где японская эскадра могла найти защиту от последних, была бухта, расположенная за вышеуказанным поясом обороны, который прикрывал высадку войск. Там эскадра продолжала находиться, когда от нее более не требовалось поддержки армии. Вместе с тем адмирал Того достиг заграждениями выходов из Порт-Артура того, что русский флот при попытках прорыва во Владивосток должен был задержаться на минных полях на время, потребное, чтобы японская эскадра могла успеть своевременно подойти из своей безопасной якорной стоянки, прежде чем русские смогли бы выйти в открытое море.

Географические условия создали для японцев исключительно благоприятную обстановку: далеко не всегда удается располагать бухтой, безопасной от мин и торпед, где можно не только высаживать войска и обеспечивать их необходимым снабжением, но также и создать опорный пункт для эскадры прикрытия. Часто последняя не будет иметь в своем распоряжении иных опорных пунктов, как те, которые расположены в своей же стране. В случае если войскам и эскадре прикрытия придется базироваться на пункт высадки, будет тем необходимее, чтобы эскадра прикрытия оставалась свободной для своих непосредственных задач.

Насколько неясность в этом отношении может быть чревата последствиями, показывают события в Адриатическом море в 1864 г. у острова Лисса. Адмирал Тегетгоф стоял с более слабым австрийским флотом в Пола, в готовности использовать все возможности для нападения на противника и нанесения ему урона. Его противник, итальянский адмирал Персано, владел, благодаря превосходству своего флота в силах, Адриатическим морем. Итальянский флот стоял в Анконе. В июле итальянцы были принуждены вследствие неудач на сухопутном фронте начать мирные переговоры. Чтобы создать благоприятную для них обстановку, адмиралу Персано было приказано захватить австрийский остров Лиссу. Вопреки упомянутым выше принципам, он не отделил от своих сил особой эскадры прикрытия, а привлек все корабли к участию в десанте. Когда совершенно неожиданно появился адмирал Тегетгоф с австрийским флотом, Персано уже не смог

своевременно выделить достаточно значительную часть своих сил, чтобы встретить австрийцев в сомкнутом боевом порядке. Следствием этого было решительное поражение итальянцев, несмотря на их фактическое превосходство в силах. Вероятно причиной подобного образа действия итальянского адмирала была недостаточная численность десантного корпуса и необходимость непосредственного участия всех его сил в занятии острова. Однако независимо от того, какая поддержка требуется десантным корпусом от морских сил в том районе моря, владение которым не обеспечено, ни при каких обстоятельствах нельзя дойти до отказа от выделения тактически совершенно самостоятельной эскадры прикрытия.

За время мировой войны было только две смешанных операции в настоящем смысле этого слова: дарданелльская и моонзундская. Однако даже в этих обоих случаях дело касалось эксцентрических движений на вспомогательных театрах войны, тогда как на смешанные операции на главных театрах не решалась ни одна из сторон; необходимого для этого преобладания в силах на море не было даже у Англии.

С германской стороны такая операция оказалась бы вторжением, т. е. переброской войск на английское побережье. С английской стороны она могла заключаться лишь в высадке во Фландрии, в занятии германских островов в Северном море или же в прорыве в Балтийское море для высадки войск на Померанском побережьи. Мысль о германском вторжении, в виду численного превосходства английского флота, должна была быть признана совершенно неосуществимой, до обеспечения владения морем путем решительной победы германского флота.

Переоценка опасности вторжения влияла на мероприятия английского адмиралтейства до 1918 г.; с точки зрения германской стратегии остается лишь пожалеть, что германское морское командование не сделало даже единой попытки использовать английскую боязнь вторжения и создать хотя бы угрозу такового. Независимо от этого не было сделано также ни одной попытки — после того как захват французских портов Канала со стороны суши не удался — нанести, путем совместной операции хотя бы небольшого масштаба, удар со стороны фландрских портов в тыл северного фланга французского фронта и овладеть таким образом столь необходимыми для продолжения войны гаванями Калэ и Дюнкерк.

В противоположность преувеличенным английским опасениям германского вторжения, немцы вскоре поняли, что

острова и базы на Северном море никоим образом не находятся в опасности от нападения со стороны английских сухопутных и морских сил. Большая часть орудий и личного состава оттуда были уже в первые месяцы войны переведены во Фландрию. В Англии сам лорд Фишер придерживался до 1915 г. мнения, что необходимо провести совместную операцию против Померанского побережья, и в этом видел главную задачу английского наступления. И в самом деле, может быть такой образ действия и мог бы стать главной целью морской стратегии западных держав. Однако и эта мысль не нашла практического применения, — не только вследствие начатых операций против Дарданелл, но еще в большей степени из-за постоянного опасения германского вторжения, опасения, усилившегося после двух обстрелов английского побережья германскими линейными крейсерами.

Мысль о совместной операции для использования громадного численного превосходства на море сама по себе соответствовала лучшим традициям английской морской истории. Эти традиции состоят из цепи подобных предприятий, начиная с самых малых демонстраций и десантов для выполнения какой-либо диверсии или захвата тет-де-пона на каком-нибудь материке, потребного для развития дальнейших операций, и кончая грандиозными совместными операциями решающего значения: Квэбек, Гаванна, Вальхерен и Крым, — назовем лишь эти главные, — были операциями такого значения, с которыми сравнимы в наше время лишь операции японцев во время русско-японской войны.

Английский кабинет во время мировой войны в конце концов отказался от совместных операций армии и флота в Северном и Балтийском морях; однако он был тем более склонен рискнуть на нечто подобное, начав дарданелльскую операцию. Тем удивительнее, что, несмотря на уроки английской военно-морской истории, истинный характер дарданелльской операции, как большой совместной операции, вначале был столь мало понят. Вместо того, чтоб сразу же одновременным и совместным наступлением морских и сухопутных сил поставить себе целью захват Константинополя, — дарданелльский проект должен был пройти через разнообразнейшие перипетии — от простой морской демонстрации до попытки форсирования пролива одними морскими силами, с последующим занятием сухопутных укреплений десантными войсками. Потребовался ряд больших неудач, прежде чем было принято решение перейти к единственно возможному способу действия.

Постоянно повторяющийся в морской войнѣ вопрос — могут ли одни корабли справиться с береговыми укреплениями, был 18 марта 1915 г. решен не в пользу судов. В этот день генеральная атака кончилась тем, что из 16 принимавших участие в атаке судов 3 погибло на турецких минах и еще 3 были выведены из строя. А на 6 обстрелянных турецких фортах хоть и было выведено из строя несколько орудий, но в общем их сила сопротивления была столь же мало надломлена, как и на малых фортах, защищавших минные заграждения. Поэтому турецкое командование было вправе ожидать, что в случае повторения атаки форты и флот не допустят прорыва неприятельских судов через узкости.

За неудачею последовала отправка английских войск, бывших только зрителями атаки флота; их предполагалось использовать лишь после ожидаемого успеха атаки флота против фортов. Теперь войска были отправлены из Лемноса в Александрию для подготовки решенной, наконец, смешанной операции. Владение западной частью Средиземного моря позволяло не беспокоиться за успех морской перевозки. Возвращение транспортов из Александрии в Лемнос последовало без всякой охраны. Однако небольшому турецкому миноносцу „Демир-Хиззар", уничтожившему месяц тому назад судно-базу для воздушных сил и ожидавшему затем в Смирне новых торпед, удалось поймать один из последних транспортов, перевозивших 29-ю дивизию. Это был пароход „Manitu" с 540 чел. и 615 лошадьми. Все люди успели перейти на шлюпки, причем из-за паники утонуло 50 чел. Но выпущенные торпеды не попали в цель, и пароход был спасен.

24 апреля все сухопутные силы и войсковые транспорты были вновь собраны в Лемносе. На следующее утро должна была последовать высадка на Галлиполи. За это время турки успели, несмотря на помеху со стороны оставшихся перед Дарданеллами морских сил союзников, сделать свои позиции неприступными. Момент внезапности — необходимая предпосылка для успеха десантных операций — давно утратил силу.

Попытку нарушить тыловые сообщения турецких войск посылкой английских подводных лодок в Мраморное море пришлось оставить; первая проникшая в Мраморное море подводная лодка пропала без вести после потопления торпедой турецкого крейсера „Мессудие". План стратегической диверсии — десант русских войск из Одессы на Босфор — оказался невыполнимым. Русский флот демонстрировал уже 28 марта перед Босфором. В ответ на это 3 апреля германский адмирал

Сушон, командовавший турецким флотом, появился с „Geben'ом" и „Breslau" и двумя турецкими крейсерами перед Одессой, чтобы напасть на сосредоточенные там войсковые транспорты. Нападение не удалось из-за противодействия русских, причем один из турецких крейсеров погиб на минном русском заграждении. Однако поход этот показал союзникам, что до тех пор, пока германский линейный крейсер может оспаривать владение Черным морем, движение русских войсковых транспортов к Босфору невозможно. Все, чем русские могли помочь атакам пролива с юга, были продолжавшиеся демонстрации русского флота, однако без войсковых транспортов. Отсутствие последних сразу же показало обороняющемуся, что высадки войск не предполагается. Русские демонстрации 25 апреля и 2 мая и обстрел фортов 14 — 17 русскими военными судами имели все же следствием задержку у Босфора 3 дивизий и многочисленных тяжелых орудий.

Тем временем западные державы сосредоточили 78 000 чел. на 60 пароходах в гавани Мудрос на острове Лемнос; столь крупная перевозка войск была облегчена тем, что с возможностью нападений неприятельских морских сил в Средиземном море пока считаться не приходилось. Сила десанта соответствовала приблизительно численности турецкой V армии, сосредоточенной севернее и южнее проливов. В Константинополе и на Босфоре находилось еще 100 000 чел.

Подготовительные работы английского и французского флотов были весьма обширны. Якорные стоянки баз на греческих островах приходилось защищать от вторжения подводных лодок; на Тенедосе был оборудован аэродром; все возможные пловучие средства высадки, лихтера, буксиры и пр. были собраны в базе; пришлось организовать особую флотилию тральщиков. Общее число сосредоточенных перед проливами судов достигало внушительной цифры: 19 линейных кораблей, 2 броненосных крейсера, 11 легких крейсеров, 27 истребителей, 5 миноносцев, 29 рыболовных пароходов, 1 судно-база, 1 корабль с привязным шаром и 1 авианосец. От стратегической внезапности и неожиданности начальнику десантных войск генералу Гамильтону пришлось отказаться. Могла еще удаться лишь тактическая внезапность.

План Гамильтона поэтому сводился к тому, чтобы, на ряду с главной атакой 29-й дивизией (18.000 чел.) южной оконечности полуострова, направить еще более сильную колонну в 20 000 чел. австралийских и новозеландских войск со стороны Ари-Бурну, в тыл защитникам. Французам было пору-

чено произвести в качестве тактической диверсии высадку на азиатском берегу. Английская морская дивизия должна была демонстрировать в бухте Ксерос, в северной части полуострова. В соответствии с этим главные морские силы были распределены на 6 отрядов поддержки, весьма разнообразного состава, которые должны были своими орудиями крупного калибра держать под огнем форты. Другие суда, с меньшей осадкой и более слабым вооружением, были предназначены для подготовки артиллерийским огнем мест высадки.

Но даже такое огромное количество морских сил не могло уберечь войска от больших потерь при высадке. Даже на этом узком полуострове судовые орудия столь мало могли сдержать защитников, что уже к вечеру десант, успевший прочно закрепиться лишь на двух главных местах высадки, был подвергнут жестоким контр-атакам. Описание дальнейших боев, имевших чисто тактический характер, завело бы нас слишком далеко.

Следует отметить, что как немецкие, так и турецкие боевые суда принимали энергичное участие при обороне, обстреливая атакующие корабли, охраняя пути снабжения сухопутных войск и усиливая последние судовыми командами. Большой успех выпал на долю одного турецкого миноносца: в ночь на 12 мая ему удалось, под командой германского капитан-лейтенанта Фирле, произвести атаку на 2 стоявших под самым берегом английских корабля „Cornwallis“ и „Goliath“, причем первый из них был потоплен 2 торпедами. В том же месяце подводная опасность стала угрожать не только тыловым сообщениям союзников на Средиземном море, но также боевым судам, принимавшим участие в операции. 27 апреля был потоплен французский броненосный крейсер „Léon Gambetta“. Тем временем „U 21“ под командой капитана-лейтенанта Герзинга прошла дальний путь из Северного моря к Дарданеллам, зайдя на пути в Каттаро. 25 и 27 мая эта подводная лодка потопила английские линейные корабли „Triumph“ и „Majestic“. Успех был таков, что все прочие боевые корабли поспешно покинули позиции, занятые ими для бомбардировки побережья, и вернулись на Мудрос, чтобы там укрыться за сетевыми заграждениями. Суда с провиантом и боевым снабжением, до того времени подходившие для выгрузки вплотную к берегу, пришлось вернуть в базы. Подвоз к пунктам высадки отныне стал производиться кропотливейшим образом на лихтерах и иных малых судах.

Успех германской подводной лодки не только означал осложнение в снабжении различных пунктов высадки продо-

вольствием и боеприпасами, но являлся значительно более серьезным потому, что высаженные войска уже не могли рассчитывать на постоянную поддержку со стороны боевых кораблей. Операции защитников более всего страдали от артиллерийского огня линейных кораблей. Герзинга справедлливо чествовали как спасителя Дарданелл.

В то время, как этот крупный успех вновь оживил моральные силы сопротивления героических турецких войск, для нападающего потери, достигшие к тому времени в одних только английских войсках 38 000, стали еще более чувствительными. И в тактическом отношении их положение едва ли улучшилось. К этому прибавились заботы о тыловых сообщениях на Средиземном море. Заботы эти не облегчились, когда Италия вступила в войну и итальянскими морскими силами была сделана попытка преградить минами выход подводным лодкам из Адриатического моря. Усилия французского флота справиться с новыми опасностями оставались почти тщетными, хотя задача французского главнокомандующего морскими силами Средиземного моря все более сводилась лишь к защите транспортов, шедших в восточную часть Средиземного моря и обратно. Эта задача осложнилась тем, что после поражения Сербии, начиная с октября, пришлось высаживать войска еще и в Салониках и войскам этим непрерывно требовалось снабжение.

13 августа на походе из Александрии на Мудрос был потоплен большой транспорт „Royal Eduard“ в 11 000 *т* с 1 400 чел. и грузами для 29-й дивизии. 2 французских истребителя и госпитальное судно могли спасти лишь 400 чел. Хотя путь транспортов после этого и был изменен, но уже 2 сентября был потоплен другой транспорт „Southland“ с 1 400 чел. и грузами для II австралийской дивизии — всего лишь в 30 милях от Мудроса. На этот раз потери ограничились 50 чел. Тем временем, несмотря на все принятые меры, через Гибралтарский пролив проникло в Средиземное море еще несколько подводных лодок. С 27 сентября до 11 октября они потопили не менее 18 транспортов, в том числе 2 октября — „Arabian“, а также большой пароход с боеприпасами и другое судно, нагруженное моторными лихтерами. Еще один транспорт „Marquette“ в 7 000 *т* с боевыми припасами для 29-й дивизии, 600 чел. и 541 лош. на пути из Александрии в Салоники был 23 октября потоплен в 30 милях от порта назначения германской подводной лодкой „U 35“. Подводные лодки не были в состоянии совершенно прекратить морские

перевозки, но успехи их давали себя сильно чувствовать перегруженным английским и французским морским транспортным средствам. Последние должны были после оккупации Албании итальянской 200-тысячной армией взять на себя заботу о снабжении и этих войск. Вследствие всего этого вскоре оказался значительный недостаток в тоннаже. Русское предложение погрузить в Архангельске войска и перевести их в Галлиполи пришлось отклонить по той же причине [1].

В то время, как германские подводные лодки ставили в опасное положение подвоз морем десантных войск союзников в восточной части Средиземного моря, английские и французские подводные лодки начали успешно проникать через сетевые и минные заграждения проливов в Мраморное море, чтобы там нарушать тыловые сообщения защитников Дарданелл. Особенно успешно действовали английские подводные лодки „Е 11“, „Е 2“ и „Е 14“. Почти месяц они держались в Мраморном море, потопили старый линейный корабль „Хэйредин Барбаросса“ (прежний „Kurfürst Friedrich Wilhelm“), старую канонерку, 12 транспортов и

---

[1] Вопрос о перевозке русских войск в Дарданеллы действительно был возбужден ставкой в мае 1915 г. и сводился к предложению перевести из Николаевска-на-Амуре к Дарданеллам один из сибирских полков с легкой батареей, — общей численностью до 5 500 чел. и 500 лошадей. В результате соответствующих переговоров, французское правительство в половине июня дало распоряжение командиру порта в Сайгоне реквизировать и отправить во Владивосток 5 пароходов, для принятия и доставки в Порт-Саид русского отряда.

Характерно отметить сопротивление, оказанное английским правительством предполагавшейся отправке русского отряда к Дарданеллам, выразившееся даже в посылке в Ставку Китченером телеграммы, в которой он прямо указывал, что отправка русского отряда вызовет затруднения для англичан.

В конце концов 25 июня русский морской генеральный штаб уведомил французского военно-морского агента в Петрограде, что „в виду некоторых новых важных обстоятельств, которые не могли быть предусмотрены ранее, верховному командованию пришлось отменить задуманную посылку войск из Владивостока в Дарданеллы. Все расходы, связанные с организацией этой экспедиции, с реквизицией и задержанием французских пароходов, русское морское министерство приняло на себя“. (Архив мировой войны, дело № 4387).

Из изложенного видно, что автор, во-первых, не точно указал порт предполагавшейся отправки русских войск к Дарданеллам и, во-вторых, что эта отправка была отменена не вследствие недостатка у союзников средств морского транспорта, но повидимому вследствие нежелания британского правительства допустить к участию в дарданелльской операции русские войска, — хотя бы и в ничтожном количестве. — Б. Жерве.

59 парусников; несколько раз они обстреливали проходящую вдоль берега дорогу и даже взрывали железнодорожные пути. Другая подводная лодка „Е 7“ погибла при попытке форсировать минные и сетевые заграждения. В конце октября в Мраморном море снова оказались 4 подводные лодки; из них „Е 20“ была потоплена германской лодкой „U 14“. Французская подводная лодка „Turquoise“ села на мель и должна была сдаться под огнем турецких батарей. Надеялись, что боевая деятельность подводных лодок помешает усилению турецких позиций; сопротивление турок однакоже все увеличивалось.

Тем временем, начиная с 6 августа, атаки сухопутных и морских сил возобновились с удвоенной энергией: сухопутные войска были подкреплены 5 дивизиями, морские силы — мониторами и другими судами с особыми противоторпедными утолщениями в подводной части. Особо сконструированные моторные катеры поддерживали высадку войск. До конца месяца эти атаки продолжались с большой энергией. Но затем подвоз боевого снабжения начал ослабевать; недостаток воды, создававший для экспедиции большие трудности, стал нестерпимым; потери в боях и от болезней за один только август месяц достигли 40 000 человек. Несмотря на постоянные пополнения, количество английских войск упало до 68 000 чел., французских — до 15 000. Положение становилось все более безнадежным. 31 октября генерал Монро, сменивший Гамильтона, должен был предложить Китченеру эвакуацию полуострова. Она началась в декабре и была закончена 8 января.

Общие потери составляли 100 000 чел. убитыми и ранеными; погибло 79 600 *т* боевых судов. Потери защитников были вдвое больше, но их искупила победа. Союзники кроме того заплатили за свою неудачу громадным подрывом своего авторитета на Ближнем востоке. Удалось достичь всей этой операцией всего лишь сосредоточения большого количества турецких войск у проливов, что позднее сказалось на успехах русских у Трапезунда и Эрзерума. Оправдать дарданелльскую операцию можно лишь тем, что в случае успеха она имела бы решающее значение для исхода войны.

Противоположностью только-что описанной операции является завоевание Моонзундских островов, к которому германское командование приступило в середине сентября 1917 г. Моонзундская операция преследовала значительно более скромную стратегическую цель. После падения Риги и Усть-Двинска требовалось обеспечить северный фланг германских армий;

для этого было необходимо обеспечить себе владение Рижским заливом. Операция должна была создать тет-де-пон, одинаково пригодный как для нападения, так и для защиты. Присоединились соображения политического характера. Требовалось провести в жизнь простую по существу мысль — высадить войсковые части при помощи флота, чтобы добиться частичного успеха, в то время как крупные решения созревали на другом театре войны. Этим определялись и размеры всей операции. С другой стороны, требовалось действовать столь крупными силами, чтобы во что бы то ни стало обеспечить себе успех, несмотря на обширные минные поля, на энергичную деятельность английских и русских подводных лодок, на наличие сохранившего свою боеспособность русского флота, обладавшего значительной численностью, на наличие сильных укреплений на острове Эзель и на необходимость начать высадку на стороне острова, открытой для ветра и волны. Последняя известная попытка перенести сухопутную войну при помощи флота через море — высадка англо-французской армии на Галлипольский полуостров летом 1915 г. — могла служить лишь предостерегающим примером.

Высшее руководство операцией было поручено командующему VIII армии; он должен был урегулировать вопросы организации командования между армией и флотом и дать общие директивы для выполнения операции. Все прочие вопросы, касавшиеся подготовки и посадки десантного корпуса, должны были согласовать между собою сухопутный начальник, генерал Катэн, и морской начальник, вицеадмирал Шмидт. Операцию предполагалось провести в сентябре. Приходилось однако считаться с условиями погоды, преимущественно штормовой в осенние месяцы; операция могла затянуться, вследствие чего могли нарушиться главные условия успеха — внезапность и неожиданность.

Вследствие преждевременной попытки прорыва в Рижский залив в августе 1915 г., русские давно уже считались с возможностью десанта. Оборонительные работы русских на острове Эзель сильно подвинулись вперед, особенно после занятия Риги. О высадке в одной из бухт острова со стороны Рижского залива не могло быть и речи, пока Ирбенский пролив, закрытый минами и противолодочными сетями, находился под обстрелом тяжелой русской артиллерии, установленной на полуострове Сворбе (южной оконечности острова Эзель). Приходилось также считаться с наличием минных заграждений и на пути к северному побережью острова;

но повидимому минных заграждений там было меньше. Расположенная на севере острова, глубоко врезавшаяся в побережье бухта Тагалахта могла дать защиту от западных ветров большому транспортному флоту; от подводных лодок флот в ней мог быть защищен сетевыми и минными заграждениями. Аэро-фотоснимки подтверждали, что русские поняли опасность, угрожавшую бухте, и привели ее в оборонительное состояние, установив батареи вдоль восточного и западного берегов. Высадку следовало, во избежание больших потерь, начать внезапно, на рассвете. Одновременно предполагалось, путем демонстрации морскими и воздушными силами против южной части острова, ввести неприятеля в заблуждение относительно настоящего места высадки. Высадка главных сил, доставленных на транспортах, могла последовать лишь после того, как расположенные при входе в бухту батареи будут погашены и будет создан тет-де-пон, обеспечивающий беспрепятственную выгрузку пароходов. Головной отряд, численностью в 4 500 чел., пришлось везти на боевых судах.

Прежде всего следовало протралить безопасный путь на севере до Тагалахты и на юге, через Ирбенский пролив, в Рижский залив. Эти работы против ожидания затянулись. Погода в конце сентября и в начале октября оказалась исключительно неблагоприятной. Лишь одна флотилия тральщиков была действительно пригодна для работ. Моторные шлюпки оказывались даже при средней волне непригодными. 8 сентября поступило донесение, что предварительные работы близятся к концу и можно начинать погрузку войск в Либаве; начало операции было назначено на 11 октября.

Время невольного ожидания оказалось весьма полезным для последующего выполнения операции: выяснилось, что намеченного первоначально количества пловучих средств для высадки, т. е. шлюпок и буксиров, недостаточно, чтобы использовать все выгрузочные возможности транспортов. Пловучие средства были усилены военными судовыми шлюпками, буксирами, паромами и лихтерами. Время ожидания было использовано для учебных посадок и высадок; как оказалось впоследствии, эти упражнения принесли большую пользу.

Всего пришлось переправить 24 596 чел., 8 473 лош., 2 490 повозок, 541 орудие калибром от 7,6 до 21 *см*, 224 пулемета, 84 миномета, боевые припасы, провиант и саперное снаряжение на 30 дней.

Для перевозки было оборудовано 19 пароходов в 6 000—7 000 брутто-регистровых тонн. Самый большой пароход

вмещал 11 515, самый малый — 1 750 *т.* Для обслуживания судов было назначено 3 угольщика, 3 нефтеналивных судна, 3 водолея, 4 транспорта с боевыми припасами, 2 с провизией, 2 блокшива, 1 кабельный пароход, 1 пароход для постановки бочек, 4 госпитальных судна и группа спасательных судов, состоявшая из буксиров и морских лихтеров. Сумма всего тоннажа торговых судов — 153 664 *т.* Этого количества судов однако было недостаточно, чтобы перевезти весь десантный корпус со всем багажом за один раз; перевозку пришлось сделать в две очереди. Расчет войск на транспорты, с их лошадьми и повозками, был сделан не только в зависимости от грузовместимости каждого судна: приходилось руководствоваться вероятностью будущего применения этих войск на берегу. Тактические потребности сухопутной войны должны были в этом вопросе быть приведены в согласие с требованиями и возможностями флота. Головной отряд с пулеметами и самокатчиками, но без лошадей и повозок погрузили на корабли III эскадры, миноносцы и на 2 небольших парохода. 10 октября все было готово. Весь транспортный флот и грузовые пароходы, а также назначенные для их охраны крейсеры и миноносцы находились в Либаве, тральщики и их охрана — в Виндаве, флот прикрытия — в Данцигской бухте.

Состав и силы флота прикрытия определялись необходимостью борьбы с береговыми укреплениями; приходилось оперировать одновременно в Рижском заливе и снаружи его, у северных и южных берегов острова. Но главным образом приходилось считаться с численностью русских морских сил. Главные силы — 4 дредноута — предполагались в Гельсингфорсе; в Моонзунде, за островом Эзель, стояли многочисленные военные корабли, — в числе их 2 старых линейных корабля, броненосные крейсеры, легкие крейсеры, истребители и миноносцы. Поэтому потребовалось дать в состав флота прикрытия, несмотря на незначительное количество войск и второстепенность стратегической цели, две самых сильных эскадры Флота открытого моря, состоявшие из самых современных линейных кораблей. При выборе этих кораблей принимали во внимание не только боевую силу, но главным образом их живучесть, на случай подрыва на минах заграждения. Впоследствии выяснилось, сколь правильно было это решение, вопреки примеру англичан и французов, использовавших для дарданелльской экспедиции свои старые корабли. Было желательным увеличить число миноносцев и тральщиков; однако необхо-

димость продолжения подводной войны на главном театре ставила ограничения при назначении этих специальных судов. Флот прикрытия состоял из линейного крейсера, на котором поместились сухопутный и морской начальники с их штабами, 10 линейных кораблей III и IV эскадры, 8 легких крейсеров, 55 миноносцев, 6 подводных заградителей, I авианосца, 6 воздушных кораблей и 95 самолетов. Для тральных работ было предоставлено 3 флотилии тральщиков, 64 рыболовных парохода, 63 моторных катера, с 6 судами-базами; эти суда были использованы как для противолодочной обороны, так и для высадки небольших войсковых частей. Для заграждения бухты было прислано 3 сетевых парохода, 6 буксиров и 5 лихтеров.

Флот прикрытия и транспортный флот, шедший под проводкой 4 крейсеров, вышли в море 11 октября. Критический ночной поход через русское минное поле прошел благополучно, не считая часовой задержки, вызванной запозданием одной из фротилий тральщиков. В 3 часа ночи 12 октября весь флот стал на якорь перед бухтой Тагалахта. Когда линейные корабли начали занимать позиции для обстрела, 2 дредноута подорвались на минах. Это однако не помешало им продолжать выполнение своих задач. Высадка головного отряда, начатая в 5 ч. 30 м., была выполнена внезапно и встретила лишь незначительное сопротивление, быстро погашенное огнем миноносцев и войсковых частей. Линейные корабли и линейный крейсер заставили замолчать русские батареи. На юге IV эскадра обстреливала тяжелые орудия на полуострове Своробе. Русские не отвечали. Через час в бухту смог войти транспортный флот; к счастью весь он случайно прошел через промежуток между двумя заграждениями и не понес потерь. Еще раньше маленький пароход „Corsica“ с частью головного отряда попал на мину и выбросился на берег; войска с него были переправлены на берег на миноносцах. В тот же день удалось высадить всю пехоту — пехотную дивизию усиленного состава с самокатчиками и другими специальными войсками; кроме того за первый день были выгружены 3 полевых батареи, все пулеметы, 530 лошадей и 100 повозок. 16 октября было выгружено 26 орудий, 4 474 лош., 1 028 повозок, 162 *т* ружейных патронов, 50 *т* орудийных патронов, 40 000 ручных гранат, 19 *т* горючего и 390 *т* массовых грузов. 17 октября, несмотря на штормовую погоду, выгрузку удалось закончить. Быстрое продвижение войск дало возможность выгрузить 7 пароходов в Аренсбурге, в виду неблагоприятной погоды. 6 паро-

ходов ушли в Либаву для посадки и погрузки второй очереди войск и грузов.

После высадки десантный корпус начал движение в 4 группах; предполагалось не только разбить врага, но и отрезать ему путь к своим кораблям и на материк. Операции сразу же были направлены на тыловые сообщения, что оказалось возможным, благодаря участию и широкой помощи морских сил. Морским силам была поставлена задача после высадки охватить остров Эзель со стороны Рижского залива и Касарского плеса, погасить береговые батареи на Сворбэ и у Памерорта и, вступив в бой с русскими судами, обеспечить своим войскам переход на остров Моон. Германским миноносцам удалось отогнать русские истребители после ожесточенных боев севернее Эзеля. Преследование не удалось, так как германские миноносцы попали под сильный артиллерийский обстрел русских крейсеров и линейных кораблей. Моонзунд мог быть взят только с юга, при помощи германских дредноутов; поэтому прежде всего нужно было справиться с тяжелой батареей на полуострове Сворбэ. Уже 14 октября против этой батареи был направлен со стороны суши 131-й пехотный полк, с моря ее должна была обстрелять IV эскадра, которой пришлось итти через минное поле и подвергнуться неоднократным атакам подводных лодок. Артиллерийский бой между русской батареей и кораблями продолжался с 4 часов дня до наступления темноты. Затем корабли стали на якорь вблизи позиции, занятой для обстрела. При возобновлении обстрела на следующее утро батарея прекратила огонь и была взорвана своим личным составом. На следующее утро германские суда находились уже у Аренсбурга, а вечером того же дня — перед входом в Моонзунд. Таким образом остров был окружен морскими силами; оттесненные на юго-восток, русские войска не могли уже быть эвакуированы судами флота. 17 октября батареи в Моонзунде были разрушены артиллерийским огнем с судов; русские корабли отошли на север. Броненосный крейсер „Богатырь“ и один транспорт подверглись атаке подводной лодки и получили попадания торпедой [1]; линейный корабль „Слава“, прикрывавший отход флота, был уничтожен. Остальным русским судам удалось отойти под прикрытием минных заграждений. Тем временем германцами был занят и остров Даго. 19 октября операции закончились. 11 батальонов пехоты и 5 батальонов самокатчиков, всего около 10 000 чел.

---

[1] Этого не было. — Ред.

с 3 полевыми батареями, взяли в плен более 20 000 чел. и захватили 150 орудий.

Впервые за время войны германские армия и флот оказались призванными к совместной боевой работе крупного масштаба, имевшей полнейший успех. Было в характере операции, как подчеркивал в своем донесении сухопутный начальник, что армия в данном случае была частью „получающей". „Флот должен был перевезти войска на острова, высадить, поддержать при высадке и в дальнейшем помогать операциям сухопутных войск со стороны моря. Флот дал созреть плоду, который затем был сорван армией". Деятельность флота во время этой операции была им в дальнейшем охарактеризована нижеследующим образом: „Мы видели часть морских сил, очищавших от мин Ирбенский пролив; тем временем главная масса судов шла в бухту Тагалахта; в то время, как эти суда стояли на якоре в бухте, другие демонстрировали у Цереля и Кильконда; часть судов высаживала войска у Памерорта, другая работала в Соелозунде. Эти корабли, сражаясь позднее с превосходными силами, проходят через Кассарский плес в Малый Зунд и помогают у Орисара. Значительная часть флота прикрытия вторгается в Рижский залив, появляется своевременно у Аренсбурга и в южной части Моонзунда и вступает в бой с сильным врагом. Там, у острова Моон, охватив этот остров со всех сторон, части флота действуют совместно, чтобы захватить в клещи неприятельские надводные суда и их уничтожить. Одновременно эти обе части поддерживают операции армии. При отличной оценке обстановки, отдельные морские части были руководимы с доблестью, выдержкой и энергией при выполнении задач; но вместе с тем все эти части были руководимы, направляемы на единую большую цель — уничтожение неприятельских морских сил в южной части Моонзунда и поддержку армии при завоевании острова Моон.

Потери армии убитыми и ранеными — 195 чел., флота — 191.

Более серьезным оказалось то обстоятельство, что 2 самых современных дредноута и 2 миноносца получили попадания торпедами и были на несколько месяцев выведены из строя; 1 миноносец потонул. Эти потери были понесены несмотря на то, что защита русских морских сил носила чисто местный характер; еще более опасное сопротивление береговых батарей было преждевременно сломлено вследствие деморализации русских войск. Поэтому нужно остерегаться делать из этой блестяще проведенной операции общие выводы. Если бы десанту

пришлось иметь дело на суше и на море с вполне боеспособным противником, то проведение операции было бы значительно труднее и потери совсем иными. Демонстрация английского флота против Балтийского моря, которую к счастью англичане не предприняли, вероятно потребовала бы немедленного прекращения операции против Моонзундских островов.

Но, считаясь с обстоятельствами в том виде, как они сложились, приходится спросить: соответствовал ли стратегический объект столь значительному напряжению сил и было ли правильно уводить надолго большую и самую боеспособную часть германских судов из Северного моря? Несомненно, захват Моонзундских островов являлся шагом вперед к обеспечению абсолютного владения восточной частью Балтийского моря; он подготовил последующие операции в направлении на Эстонию и Финляндию. Но большого влияния на ход войны эта операция не имела. Флот на Северном море в это время был отдан всецело в распоряжение подводной войны, от которой ожидалось окончательное решение. Не подлежит сомнению, что энергичные демонстрации Флота открытого моря против английского восточного побережья помогли бы работе подводных лодок, против которых противник сосредоточил все средства обороны. Возникает также вопрос о правильности и возможности посылки в Атлантический океан крейсеров для действия против конвоев, особенно же тех, которые шли с американскими войсками. Несмотря на все это, моонзундская операция дала большое удовлетворение своим блестящим выполнением; благодаря ей германские армия и флот получили свой первый опыт на трудном поприще совместных действий. Лишь благодаря стремлению выполнить любую мысль представителей другого рода оружия и удовлетворить каждое пожелание, которое могло быть полезным для общего дела, удалось достигнуть больших и быстрых успехов [1].

III. ПЕРЕВОЗКА ВОЙСК.

В виду того, что война велась центральными державами на внутренних линиях, применение смешанных операций или вообще перевозки более значительных масс войск морем ограничились у них лишь единичными случаями, тогда как ведение войны

[1] Следует отметить весьма далекое от объективности описание автором моонзундской операции. Не говоря уже о том, что сухопутный гарнизон островов находился во время операции уже в полной стадии своего разложения; что в значительной степени разложение

западными державами находилось, наоборот, в полной зависимости от осуществления таких перевозок.

Уже в начале войны перевозка английского экспедиционного корпуса во Францию сыграла решительную роль. Она была проведена не без значительных трудностей и не без волнующих инцидентов. Громадная сила, с которой немцы развили свое первоначальное наступление на Францию, вскоре разрушила все расчеты английского адмиралтейства, тем более что ядро британского боевого флота, выполнявшего свою основную задачу — защитить свою морскую торговлю и прекратить неприятельскую — должно было уступить свою традиционную задачу, защиту Английского канала, второстепенным по силе эскадрам. И все же английская армия, благодаря использованию морских путей и мощи морского транспорта, приобрела исключительную свободу действия и подвижность, как ясно показывают события в августе и сентябре 1914 г.

Перевозка британских морских батальонов на линейных кораблях флота Канала из Англии в Остендэ 26 августа 1914 г. и обратная посадка всей морской бригады в составе 3 000 человек с боевыми запасами, обозами и продовольствием в течение 13 часов 30 августа; особенно же быстрый перенос базы выгрузки всего британского экспедиционного корпуса из Гавра в Бордо и обратно в Гавр — ставили перед морскими перевозками Запада задачи еще более тяжелые, потому что они предпринимались во время изнурительного отступления союзных армий; на морском транспорте к тому же лежала обязанность беспрерывно пополнять убыль бойцов. С какими громадными цифрами приходилось оперировать, показывают следующие факты. В Гавре и Руане пришлось погрузить 15 000 человек и 1 500 лошадей и, в числе громадного количества сосредоточенных там запасов, еще 60 000 *т* нефти. Следует добавить, что после появления германской армии перед Амьеном французским войскам в Дюнкерке и северной Франции оставался для дальнейшего отступления лишь морской путь. Французских транспортов хватало лишь, чтобы перевезти излишек войск из Дюнкерка в Гонфлер, но для остальных 25 000, оставшихся в северных провинциях, транспорты должно было доставлять английское адмиралтейство. Эти войска были перевезены в Ля-Рошель. Одновременно приходилось предприни-

---

охватывало уже и части морских сил, оборонявших моонзундскую позицию, — все морские боевые действия во время этой операции проходили при подавляющем превосходстве сил германского флота.

Б. Жерве.

мать еще и другие перевозки войск морем. Так, 10 000 французов были перевезены из Кале в Шербург и 2 000 бельгийцев, успевших восстановить свою боевую готовность, с 2 000 лошадей — из Гавра в Остендэ; этот порт предполагалось удержать без английской помощи. Последние пароходы с запасами прибыли в Ля-Рошель и Бордо 16 сентября, после того как за предыдущие дни было погружено в Гавре 20 000 человек, 4 000 лошадей и 60 000 *т* груза. Руан, Гавр и Булонь оказались окончательно разгруженными.

Громадная скорость всей этой значительной перегруппировки могла быть достигнута лишь благодаря использованию морских путей. Эта помощь, по мнению англичан, значительно облегчила подготовку французского контр-удара на Марне. Причины, вследствие которых все эти движения остались без какой-либо помехи со стороны германских надводных и подводных судов, были разобраны выше (стр. 134—135).

Мы зашли бы слишком далеко, если бы проследили организацию английского морского транспорта и его достижения при развитии сообщений между Францией и Англией в последующие годы войны. Нам кажется более существенным в конце этой главы указать на перевозку американских войск; мы будем следовать данным Фротингэма в официальном американском описании войны.

Когда американский флот, после вступления в войну Соединенных штатов, стал перед вопросом — каким образом возможно перебросить войска во Францию с максимальной быстротой, чтобы оживить упавшую силу сопротивления Англии и Франции, то, благодаря успехам беспощадной подводной войны, сразу же сказался серьезный недостаток в тоннаже. Из морских транспортов флота лишь два годились для этой цели. Третий был не кто иной, как германский вспомогательный крейсер „Prinz Eitel-Friedrich“, который после успешной торговой войны был интернирован и разоружен в Северной Америке; его включили в состав американского флота под названием „De Kalb“. Корабль этот применялся и как транспорт и как вспомогательный крейсер при охране конвоев. С большими трудностями было собрано еще 14 пароходов различных компаний, из них самый малый имел грузовместимость в 2 730, а самый большой — в 12 229 брутто-регистровых тонн.

14 июня 1917 г. этот транспортный флот, разделенный по признакам быстроходности на 4 группы (от 11 до 15 узлов), вышел впервые в море из Нью-Йорка. Нападения со стороны немцев можно было ждать лишь под конец пути, и то лишь

со стороны подводных лодок; при приближении к французским берегам приходилось опасаться также и германских мин заграждения. Транспортную флотилию вел броненосный крейсер „Seattle“ и, кроме того, каждая группа сопровождалась 1 крейсером, 1 вспомогательным крейсером и 3 миноносцами. Пароходы были вооружены орудиями, вследствие чего приобрели характер военных судов. Чтобы дать миноносцам возможность пополнить в море запасы топлива, из Бостона в догонку флотилии был послан нефтяной транспорт. Все группы, по сообщению американских источников, были атакованы в 100 милях западнее французского берега подводными лодками; следы торпед были видны, но от них удалось увернуться. Вход в Брест был закрыт германскими минами, поэтому американские транспорты пришлось направить в Сен-Назер, куда самая тихоходная группа прибыла 2 июля. Не только для поддержки духа французской армии, но также для поднятия настроения американского народа было важно, чтобы эта первая переброска войск прошла без потерь.

За этим первым караваном следовало 6 вооруженных яхт, которые положили начало организации особой эскадры, имевшей целью обеспечить безопасность подхода американских транспортов к берегам Франции. Эскадра эта базировалась на Брест и ко времени наиболее интенсивной доставки войск состояла из 12 яхт, 36 истребителей и нескольких тральщиков и буксиров.

Однако это было лишь началом приготовлений для приема громадного количества американских войск. Пришлось строить в портах высадки огромные здания, специально для размещения прибывающих войск; для доставки их к фронту потребовалось усилить состав французского железнодорожного транспорта. В течение последних полутора лет войны во Францию было доставлено 1 761 американских локомотива, 29 994 железнодорожных вагона и 430 000 *т* прочего железнодорожного материала.

Самая же большая трудность заключалась в том, чтобы добыть достаточный тоннаж для громадных масс войск и грузов. Английские, французские или нейтральные суда не могли быть использованы, так как и без того их не хватало. Американских судов не было. Единственная возможность заключалась в использовании германских судов, из которых 104 оказались интернированными в Соединенных штатах и их колониях. Из числа этих пароходов 20 были пассажирскими. Германский морской генеральный штаб принял меры, чтобы при вступлении Соединен-

ных штатов в войну эти пароходы были приведены в негодность. Однако разрушения на пароходах в большинстве случаев ограничились взрывом паровых цилиндров, и повреждения могли быть исправлены электрической сваркой. Таким образом, в несколько месяцев были выполнены исправления, которые должны были бы занять время свыше года. Судостроительным верфям удалось 13 судов исправить в течение нескольких недель, а все остальные—в 6 месяцев. По иронии судьбы только на немецких пароходах было перевезено 557 778 чел. американских войск; лишь таким путем было возможно доставить американские войска в Европу в то время, когда кризис сухопутной войны достиг наивысшей точки. Самый большой пароход гамбургско-американской линии „Vaterland“ перевез 196 804 чел., „America“ — 39 768, „Kaiser Wilhelm“ — 36 092. Названия остальных судов: „Wilhelm II“, „Präsident Linkoln“, Präsident Grant“, „Barbarossa“, „Grosser Kurfürst“, „Hamburg“, „Friedrich der Grosse“, „Prinzesse Irene“, „Georges Washington“, „Marthe Washington“, „Nekkar“, „Zinzinnati“, „Zäzilie“, „Rhein“, „Kronprinz Wilhelm“, „Prinzesse Alice“. Общая сумма тоннажа — 330 467 брутто-регистровых тонн.

Лишь постепенно, путем привлечения всех американских судов с грузоподъемностью свыше 2 500 *т*, удалось увеличить состав транспортного флота 408 американскими судами, с общим тоннажем 2 600 000 *т*. Все другие попытки, особенно же покупка или фрахтование нейтральных торговых судов, не могли иметь успеха в виду повсеместного недостатка в них. Для перевозки самих войск транспортов еще кое-как хватало, но подвоз для них снабжения был затруднен всеобщим недостатком тоннажа; за последние месяцы 1917 г. положение стало критическим.

Несмотря на то, что нейтральные суда, находившиеся в американских портах, были широко использованы для нужд войны, причем из 500 000 *т* добытого таким образом голландского тоннажа 250 000 *т* вошли в состав американского транспортного флота, а также было куплено 94 000 *т* у японцев, — подвоз снабжения американской экспедиционной армии не удовлетворял требованиям. В конце 1917 г. еще не сознавалось, какие громадные жертвы потребуются от Америки, чтобы предотвратить поражение западных держав во время кризиса 1918 г. На конференции, созванной в Париже в конце ноября 1917 г. для объединения и совместного решения всех вопросов, касавшихся морского транспорта, считались с тем, что в течение предстоящего лета придется обеспечить сна-

жение американской армии численностью в 500 000 чел.; к концу года ее предполагалось довести до 1 000 000 чел. Однако оказалось, что 1918 г. потребовал значительно больших усилий; неожиданно создалось новое положение, которое придало войне иной вид.

После революции в России и больших поражений Италии руки центральных держав развязались, и они смогли сосредоточить свои силы на Западном фронте, где к началу года стали располагать значительным численным превосходством. Лишь американские войска могли восстановить положение. Однако было более чем сомнительно, что эти войска успеют прибыть на материк прежде, чем решится судьба сухопутного западного фронта, в связи с результатами беспощадной подводной войны. Казалось, что это почти невозможно, ибо до конца декабря 1917 г. всего лишь 176 665 американских солдат прибыли во Францию и лишь 1 американская дивизия вышла на западный фронт; надежды начались сменяться разочарованием. Это подтверждается телеграммой американского главнокомандующего Першинга от 2 декабря 1917 г. военному департаменту; она гласит дословно: „Союзники очень слабы, и мы должны им помочь еще в этом году (1918). В будущем году может быть уже слишком поздно. Весьма сомнительно, могут ли они выдержать до 1919 г., если мы им не предоставим в этом году весьма серьезной поддержки. Поэтому настоятельно рекомендую предпринять полную реорганизацию морского транспорта, дабы требования, которые будут предъявлены военным департаментом в этом отношении, рассматривались как необходимые для немедленного исполнения".

Как ни хороша была работа транспорта, особенно упомянутых 20 германских пароходов, все же он не удовлетворял тем требованиям, которые ему ставились. Последние могли быть выполнены лишь в том случае, если бы и средства британского транспорта были предоставлены американцам. В ноябре 1917 г. американцы потребовали у английского министерства судоходства большой пароход „Olympic", который уже в декабре совершил свой первый рейс с американскими войсками.

В январе 1918 г. для американских воинских перевозок были предоставлены еще „Aquitanis" (45 645 *т*) и „Mauritania" (30 704 *т*). Присоединение этих судов означало месячное увеличение числа перевозимых войск на 15 000 чел.; таким образом, оно увеличилось в январе на 47 853, в феврале — на 49 110, и в марте — на 84 882.

Неразрешенным оставался вопрос о предоставлении необходимого тоннажа для воинских грузов, продовольствия и боевых запасов: ведь все, что требовалось для американцев, приходилось везти из Америки. Некоторое облегчение наблюдалось благодаря тому, что с этого времени было установлено единое управление союзными органами судоходства; управление это поместилось — дальнейшая ирония судьбы — в здании германского судоходного общества Гамбург-Америка, в Нью-Иорке. Из числа 450 судов, в большинстве тихоходных, перевозивших войсковые грузы, погибло всего лишь 18, следовательно 4%, и из числа их всего лишь 8 были потоплены подводными лодками и погибли на минах заграждения; 4 погибли от столкновения в море, остальные — от пожаров и крушений. Портом посадки и погрузки являлся Хэмптон-Роадс, расположенный наиболее выгодно в отношении угольных, нефтяных и шерстяных центров и вообще громадного промышленного центра Америки — „среднего запада".

После успеха германского наступления в марте 1918 г. служба американского транспорта стала перед решающей задачей. 27 марта Англия и Франция были принуждены вновь направить Соединенным штатам настоятельный призыв о помощи и просить разрешения использовать американские тактические единицы, хотя бы временно, в войсковых соединениях союзников, а также сосредочить все средства транспорта исключительно на срочных перевозках пехотных и пулеметных частей. К тому времени было высажено во Франции около 300 000 американских войск; 4 американские дивизии, сила которых равнялась 8 германским, уже выступили, в виде сомкнутых войсковых соединений, в свои места на фронте.

За настоятельным призывом союзников последовала единственная в истории перевозка войск через Атлантический океан. Для осуществления было сделано все возможное и с английской стороны, чтобы добыть необходимый тоннаж; все другие, даже жизненно необходимые, интересы пришлось отодвинуть на второй план. Постепенно главная часть американских войск начала переправляться на английских судах, которые перевезли 49% всей американской армии, в то время как доля американского тоннажа не превосходила 45%. Этому соответствовало, в течение двух последних лет войны, также и участие английских и американских боевых судов в охране перевозок. Участие нейтрального судоходства в войсковых перевозках составляло всего лишь 6%.

Каковы были в это время усилия, которые пришлось преодолеть транспорту, явствует из того, что во время перемирия 500 000 *т* торгового тоннажа было занято лишь тем, чтобы перевозить американские войска, а еще 200 000 *т* везли снабжение. Еще 300 000 *т* более мелких судов, среди них зафрахтованные шведские и норвежские, а также американские пароходы с больших озер, пришлось использовать для переброски американских войск из Англии во Францию; многие из этих судов стали жертвами подводных лодок.

В критическое время между концом марта и концом августа было зачислено в состав транспортного флота на 124 судна больше, чем прежде, благодаря чему в среднем 150 000 американских войск могло быть перевезено на английских судах и 10 000 на итальянских. В мае число перевезенных войск достигло рекордной цифры в 245 945 чел. и к концу этого месяца уже 600 000 американцев были во Франции. В дальнейшем в месяц было перевезено: в июне — 278 864, в июле — 306 350, в августе — 286 974, в сентябре — 257 457, в октябре — 180 326 чел. Таким образом 1 500 000 американцев были в критическую фазу мировой войны переброшены в Европу; они стали решающим фактором конца войны. Правда, здесь был большой риск на случай, если бы решение затянулось, так как войска привозили с собою не более, как личное вооружение каждого человека.

Главными портами посадки были Нью-Йорк и Норфольк; только через одни эти порты прошли 1 900 000 чел. Портами выгрузки являлись во Франции Брест, Сен-Назер, а для войск, перевозимых на английских транспортах,—Ливерпуль. Выполнение этих задач потребовало включения еще 45 судов в состав американского транспортного флота. Из этих судов особенно выделяются пароходы „Finlandia“ и „Kronland“ пароходства „Red Star“ и 2 близнеца-парохода Атлантической транспортной компании — „Mantchuria“ и „Mongolia“, из которых каждый брал более 5 000 человек. Весьма ценными оказались 20- и 21-узловые нефтяные пароходы „Northern Pacific“ и „Grate Northern“, которые строились специально для перевозки войск и в этом отношении превосходили даже германские суда. Только эти корабли были в состоянии держать скорость „Vaterland'a“, самого большого и грузоподъемного из всех транспортов. Поэтому эти три парохода часто сводились в один конвой. Чтобы увеличить вместимость пароходов, шли так далеко, что лишь половине солдат давали места для спанья; войска спали посменно в две очереди, пока сильная эпидемия инфлуенцы,

приведшая на транспортах к потере 2 000 человек, не положила конец столь вредной перегрузке пароходов. Однако, по приблизительному подсчету, удалось благодаря такому исключительному способу перевозки доставить на 100 000 чел. больше, чем это могло иметь место при нормальных условиях.

Несмотря на громадное движение войсковых пароходов, потери оказались ничтожными. Следует упомянуть о потоплении „Tuscania“ (14 348 *т*) у ирландского побережья, а также в феврале 1918 г. „Moldavia“; в первом случае погибло 166 чел., во втором — 56. 4 других парохода: „Antilla“, „President Lincoln“, „Korrington“ и „Dwinsk“ были потоплены торпедами на обратном пути, без войск. Были также повреждены транспорты „Kronprinzesse Zäzilie“ и „Finlandia“, но они могли добраться до гавани. По сравнению с громадным количеством транспортов, постоянно плававшим между Соединенными штатами и Европой, потери эти должны быть признаны ничтожными. Потери в судах охраны были также незначительны. Подводными лодками были потоплены истребитель „James John“, вооруженная яхта „Alzedo“ и каботажный катер „Tampa“.

Однако, несмотря на все достижения в транспортном и конвойном деле, военное положение западных держав, благодаря германскому наступлению, стало к июлю 1918 г., по выражению американского исследователя, совершенно отчаянным. Казалось, что Париж снова под угрозой. Еще весной около 1 000 000 жителей покинули этот город. На конференции в Версале 12 июня Ллойд-Джордж, Клемансо и Орландо подписали нижеследующее: „Генерал Фош сделал нам сообщение тягчайшего значения . . . Так как нет возможности усилить британские и французские дивизии . . . появилась серьезная опасность, что война будет проиграна, если численный недостаток в войсках союзников не будет немедленно компенсирован прибытием американских войск“.

При этих чрезвычайных обстоятельствах прибытие даже недостаточно обученных войск считалось большой помощью; поэтому настаивали на их присылке. 6 американских дивизий приняли участие при отражении германского наступления на Шато-Тьерри. Этим боем завершилось большое германское наступление 1918 г. Затем обстановка изменилась. Несмотря на это, на конференции вождей союзников 30 августа еще не было высказано надежды на окончание войны в 1918 г.; еще 4 октября маршал Фош приглашал американского военного министра на конференцию, чтобы уговориться об участии

Соединенных штатов в кампании 1919 г. Во время операции в районе Ст. Михиель, 12 и 13 сентября, I американская армия, тогда уже самостоятельная, насчитывала 430 000 чел.; во время операции 26 сентября численность американских войск возросла до 1 200 000 чел.

Соревнование между подводной войной и сухопутным наступлением, с одной стороны, и мобилизацией и перевозкой американских войск — с другой кончилось победой последних. Мы здесь не будем решать вопроса, было ли причиной поражения Германии именно это или же обстоятельства внутренней политики. В рамки нашего исследования также не входит вопрос, осталась ли бы Америка нейтральной, если бы Германия не начала беспощадной подводной войны. Высшее командование держалось мнения, до сих пор еще не утратившего вескости своих доводов, что возможность проигрыша Англией войны весною 1917 г. должна была привести Америку при любых обстоятельствах к решению выступить на стороне союзников. Еще в начале 1916 г. Вильсон сказал железнодорожникам, грозившим забастовкой: „Разве вы не знаете, что забастовка подорвет доставку боевых запасов союзникам и что те ведут бои и за нас?“ Летом 1919 г. он говорил сенатору Мак-Кумбэру, что по его убеждению Соединенные штаты вступили бы в войну против Германии даже в том случае, если бы последняя не объявила беспощадной торговой войны. Поэтому если бы подводная война с самого начала велась со всей беспощадностью, то уже при вступлении Америки в войну тоннаж торгового флота — особенно больших и быстроходных пассажирских пароходов — не мог быть в распоряжении союзников в том размере, который требовался для переброски громадного количества войск и снаряжения.

Нам важнее заняться двумя другими, чисто стратегическими, вопросами. С американской стороны подчеркивается, что с началом германского наступления весною 1918 г. должно было произойти изменение в стратегии подводной войны. Подводная война пока сводилась лишь к уничтожению неприятельского и состоящего на службе у неприятеля нейтрального тоннажа, не имея при этом специальных целей. По мнению американцев, это стремление должно было измениться, когда, одновременно с германским наступлением на суше, весною 1918 г. начались большие перевозки американских войск. С этого времени следовало включить германскую подводную войну в тесный план операций германской армии и направить ее для действий против тыловых морских сооб-

щений противника, поскольку те служили для доставки американских войск.

Несмотря на то, что мысль эта кажется совершенно очевидной, ее практическое выполнение оказалось невозможным. Уже раньше выяснилось, что задачи подводных лодок не должны быть слишком специализованы, если хотят ожидать от лодок хороших результатов; многочисленные, действовавшие совместно против неприятельских боевых судов в определенных районах, подводные лодки могли иметь успех лишь тогда, когда их поддерживали надводные и воздушные силы с их более совершенными возможностями разведки. Поэтому операции подводных лодок в торговой войне должны были быть направлены в самые выгодные для атаки районы, чтобы заставить Англию, путем массового потопления всех видов торговых судов, безразлично где бы они ни были встречены, склониться к заключению мира. Сосредоточение германских подводных лодок на американском транспорте сильно помешало бы решению этой главной задачи; успеха от такого сосредоточения нельзя было ожидать, так как в большинстве случаев войска перевозились на самых быстроходных пароходах с сильной охраной по морским путям, которые постоянно менялись. Кроме того эти пути, поскольку они вели во Францию, избирались таким образом, чтобы быть вне района действий подводных лодок; эти пути вели в южные порты западного французского побережья, между Брестом и Бордо. Выход на указанные пути был для подводных лодок сопряжен с большой потерей времени. Указанная зона, особенно в конце 1917 г., после совершенного заграждения Английского канала, была для подводных лодок наиболее удаленной и в навигационном отношении для подводной войны наименее удобной; отсутствие в этом районе движения торговых судов делало ее и в оперативном отношении крайне невыгодной. Если только обдумать, что на один только войсковой транспорт приходилось 100 грузовых пароходов, то становится ясным, насколько уменьшилось бы число потопленного тоннажа, если бы мы отошли от принципов торговой подводной воды и занялись бы исключительно только атаками войсковых транспортов [1].

Поэтому было правильнее ни в коем случае весной и осенью 1918 г. не отказываться от главного принципа подводной войны — массового потопления тоннажа. Франция была до такой степени переполнена бойцами союзников, что

[1] Михельсон, Подводная война 1914 — 1918.

снабжение всей этой массы войск всем необходимым для войны стало бы в конце концов невозможным; а против этого снабжения подводная война как-раз ведь и была бы действительной. Однако, прежде чем сказались результаты критического положения армии союзников, создавшегося в результате подводной войны, Германия вышла из войны.

Следует еще отметить иной ход мысли наших противников. При перевозке американских войск они, благодаря незначительным возможностям наших подводных лодок вредить их транспортам, могли пользоваться почти абсолютным владением морем в Атлантическом океане. Однако малейшая угроза этому владению морем надводными судами в высокой степени осложнила бы решение транспортной проблемы; это решение стало бы вероятно невозможным. Если бы германский флот мог располагать базой в Атлантическом океане; если бы решительная победа на сухом пути над французами дала бы в руки немцев французские порты в Английском канале или же на западном берегу Франции, — то никогда эта единственная в истории перевозка громадного войска с его колоссальными вспомогательными средствами из страны, отделенной от Европы Атлантическим океаном, не могла бы быть выполненной.

Но даже при обстановке, которая к тому времени сложилась, союзники все более и более опасались появления германских надводных судов в Атлантическом океане. Не только Grand Fleet, усиленный американскими линейными кораблями, стоял в полной готовности под северным берегом Шотландии: весною 1918 г. 1 дивизия из 3 американских дредноутов была послана в Бернгавен в Ирландии, чтобы, в случае прорыва германских крейсеров, быть наготове. Многочисленные незамеченные прорывы германских вспомогательных крейсеров через английские блокадные линии между Норвегией и Шотландией показали на деле, что германские корабли, несмотря на блокаду, могут выходить в Атлантический океан.

Не подлежит сомнению, что появления германских легких или линейных крейсеров в Атлантическом океане было достаточно, чтобы потрясти в основах всю транспортную систему союзников и создать крайне чувствительную помеху перевозке американских войск во Францию. Дела не меняет то обстоятельство, что эти германские суда рано или поздно стали бы жертвой более сильного противника или же деятельность их прекратилась бы из-за недостатка топлива, несмотря даже на наличие при них быстроходных пароходов со снабжением. Их уничтожение вероятно окупилось бы стратегическими вы-

годами, которые могли сказаться на событиях в течение этой решительной фазы сухопутной войны.

Деятельность Флота открытого моря была направлена, на ряду с обеспечением выходов для подводных лодок, летом 1918 г., на проведение смешанной операции в Балтийском море; это показывает, что главная стратегическая проблема не была ясно понята. Германскому морскому командованию, как и в начале мировой войны, не была дана возможность составить себе ясную картину о положении на сухопутном фронте; операции флота не были поставлены в зависимость от сухопутных. Когда флот наконец собрался выйти для большой, последней, операции, — было уже поздно; участь войны была решена.

Таким образом, мы кончаем это исследование утверждением той же мысли, с которой начали: не было единого толкования всей стратегической проблемы; не было ясного понимания, что мировая война будет решена и флотом, и армией. Сухопутная и морская стратегия во время мировой войны должны были находиться в такой зависимости, в какой они не были никогда раньше; тот, кто пренебрегал проблемами одной в пользу другой, должен был нести последствия. В будущем, благодаря развитию химической и воздушной войны, эти вопросы станут еще более сложными. Придется позаботиться, чтобы не повторялись недостатки в универсальном понимании военной проблемы, когда в один прекрасный день, несмотря на все решения мирных конференций, придется на суше и на море снова воевать за участь народов и за существование наций.